# تدخل السيارة في حادث المرور

## مناط مسئولية القائد

المركبات المؤمن عليها ـ حادث المرور ـ
معيار تدخل كل من السيارة المتحركة
والساكنة في الحادث ـ الحادث الفردي
وحادث التصادم ـ حجية الحكم الجنائي
فيما يتعلق بتدخل السيارة فى الحادث

دكتور
محمد حسين منصور
أستاذ القانون المدني
كلية الحقوق - جامعة الاسكندرية

الناشر منشأة المعارف بالاسكندرية
جلال حزى وشركاه



بسم الله الرحمن الرحيم

"رب اجعل هذا البلد آمناً وارزق أهله من الثمرات من آمن منهم بالله واليوم الآخر"

«صدق الله العظيم»

البقرة ١٢٦



## مقدمـــه

ان المدين بالتعويض عن الضرر الواقع بسبب حادث السيارة هو القائد أو الحارس (١) متى ثبتت مسئوليته عن الضرر . ويأتى التأمين الاجبارى من المسئولية عن حوادث السيارات ليجعل المؤمن ملتزماً ، الى جانب المدين الاصلى ، بالتعويض فى مواجهة المضرور(٢) . ويشترط لالتزام المؤمن بالتعويض ان تكون

---

(١) والاصل ان حراسة السيارة تكون لمالكها ، سواء كان هو القائد ، أو كان لها سائق تابع له ، انظر فى تفصيل فكرة الحراسة ، السنهورى جـ ٢ ص ١٥٢٤ – لبيب شنب ، المسئولية الناشئة عن الاشياء ، رسالة ١٩٥٨ بند ٦٥ – جمال ذكى ، مشكلات المسئولية المدنية بند ٣١٧ .

والجدير بالذكر ، فى هذا المقام ، أن شخص قائد السيارة أو حالته لا تأثير لهما على التزام المؤمن بتعويض المضرور ، حيث يقوم هذا الالتزام حتى لو كان من يسوق السيارة سارقاً لها أو غير مرخص له بقيادتها . انظر الشروط العامة لوثيقة التأمين النموذجية . انظر ما يلى ص ٣٧ ، ٤٨ .

(٢) يكون أمام المضرور مدينان بالتعويض المستحق له : المؤمن له المسئول ، وهو مدين طبقاً لقواعد المسئولية ، والمؤمن بحكم الدعوى المباشرة المقررة بالقانون ١٩٥٥/٦٥٢ بشأن التامين الاجبارى من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات ، وكلاهما مدين بدين واحد ، ولكنهما غير متضامنين فيه ، بل هما مسئولان عنه بالتضامن طبقاً للقواعد المقررة فى الدعوى المباشرة ، ولا يجوز للمضرور أن يحصل من كل منهما على تعويض كامل بل انه اذا استوفى حقه من أحدهما برئت ذمة الآخر ، واذا لم يستوفى كل حقه من أيهما رجع بالباقى على الآخر ، واذا رفع الدعوى عليهما طالباً الزامهما بالتعويض المستحق له وتبين للمحكمة احقيته فيه فانها تقضى بالزامهما به بالتضامم بينهما . نقض ١٩٨٠/١٢/١٨طعن ١٤١١ س٤٧ق ( عز الدين الديناصورى ، عبد الحميد الشواربى ، المسئولية المدنية فى ضوء الفقه والقضاء ، ١٩٨٨ ص٧٢٩ ) ، السنهورى جـ ٧ مجلد ٢ فقرة ٨٥٧ .

وتقرر محكمة النقض بانه اذا كان الحكم قد اعتبر شركة التامين ملتزمة بالتعويض بموجب عقد التأمين بينما الشركة الثانية ملزمة به نتيجة الفعل الضار فانهما يكونان ملتزمين بدين واحد له مصدران مختلفان ، ومن ثم تتضامم ذمتهما فى هذا الدين دون أن تتضامن اذ أن الالتزام التضامنى=

السيارة التى ارتكبت الحادث مؤمناً عليها لديه وأن تثبت مسئولية قائدها عن الضرر(١) .

ويغطى التأمين المسئولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو أية اصابة بدنية تلحق الغير من حوادث السيارة ، سواء أكانت تلك المسئولية تقصيرية أو عقدية . تكون المسئولية تقصيرية اذا كان المضرور من الغير ( أحد المارة مثلاً ) بينما تكون عقدية اذا كان المضرور من الركاب الذين يربطهم بالناقل عقد نقل كما فى حالة السيارة الاجرة . ويمكن أن تجتمع المسئوليتان فى ذات الحادث ، كما لو نجم عن حادث سيارة أجرة اصابة أحد المارة وبعض الركاب (٢) .

---

= يقتضى وحدة المصدر .

نقض ١٩٦٦/٢/١٧ المجموعة س١٧ ص٣٢٩.

(١) وتقرر محكمة النقض أن نطاق المسئولية التى يلتزم المؤمن بتغطيتها لا تقتصر على مسئولية مالك السيارة وحده أو من يسأل عن عملهم وانما تمتد الى تغطية مسئولية أى شخص وقع منه حادث السيارة متى ثبت خطؤه ولو انتفت مسئولية مالكها ، وللمضرور من الحادث أن يرجع على شركة التأمين بدعوى مباشرة لاقتضاء التعويض عن الضرر الذى اصابه متى تحققت مسئولية مرتكب الحادث . ولا يشترط لقبول هذه الدعوى ان يكون مالك السيارة مختصماً فيها ولا ان يستصدر المضرور اولاً حكماً بتقرير مسئولية مالكها عن الضرر ( نقض ١٩٨٠/٦/٣ المجموعة س٣١ ص١٦٥١ ) . وان التزام شركة التأمين بدفع التعويض للمضرور لا يستلزم سوى ان تكون السيارة التى وقع منها الحادث مؤمناً عليها وان تثبت مسئولية قائدها عن الضرر سواء كان تابعاً للمؤمن له أو غير تابع له صرح له بقيادتها أو لم يصرح مختصم أو غير مختصم اذ لا اثر لذلك كله الا بالنسبة لدعوى الرجوع المقررة للمؤمن ( نقض ١٩٨٨/٥/٢٦ طعن ١١ س٥٥ق - مجلة القضاة س٢٢ العدد الاول ١٩٨٩ ص١٠٢) .

(٢) محمد محمود الكاشف ، التأمين على السيارات ، ص ١٦ .

ومن المقرر انه لا يجوز للدائن الجمع بين المسئوليتين فى الرجوع على المدين ، كما لا يجوز ان يطالب بتعويضين تعويض عن المسئولية العقدية وآخر عن المسئولية التقصيرية اذ أن الضرر الواحد لا يجوز تعويضه مرتين . نقض ١٩٨١/٤/٢٩ المجموعة س٣١ ص١٣٢٨.

وتقوم مسئولية المؤمن له التعاقدية بمجرد اصابة الراكب بضرر أثناء تنفيذ عقد النقل الذى يلتزم بمقتضاه بتحقيق نتيجة هى سلامة الراكب[١] . ويكون الناقل مخلاً بالتزامه بمجرد وقوع الاصابة ، ولا يستطيع التخلص من مسئوليته الا باقامة الدليل على ان الضرر وقع بسبب قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير الذى لا يكون فى مقدور الناقل توقعه أو تفاديه وأن يكون هذا الخطأ وحده هو الذى سبب الضرر للراكب[٢] .

وتقوم مسئولية المؤمن له التقصيرية على اساس الفعل الضار استناداً الى خطئه الثابت أو المفترض فى حقه كحارس للسيارة ، فهو يسأل عن فعل السيارة الموجودة فى حراسته سواء استخدمها شخصياً أو عن طريق أحد تابعيه ، ويستوى ان يستخدمها لاغراض خاصة أو لتنفيذ عقد نقل [٣] . وتقوم تلك المسئولية باثبات تدخل السيارة فى الحادث ، فهذا التدخل يعد قرينة على وجود رابطة السببية بين السيارة والضرر [٤]. نقطة البداية اذن هى معرفة علاقة السيارة بالحادث أى مدى تدخلها فى وقوعه أو دورها فى احداثه .

وبصدد تحديد المقصود بتدخل السيارة فى الحادث يوجد اتجاهان : الاول مضيق يرى وجوب تدخل السيارة ايجابياً فى الحادث ، أى أن تكون هى السبب الفعال فى احداث الضرر

---

(١) محمد على عمران ، الالتزام بضمان السلامة وتطبيقاته فى بعض العقود ، ١٩٨٠

(٢) نقض ١٩٧٩/٣/٧ المجموعة س ٣٠ ص ٧٤٢ .

نقض ١٩٦٦/١/٢٧ المجموعة س١٧ ص١٩٩.

(٣) السنهورى جـ ١ ، ط١٩٨١ ، ص ٩١٢ .

(٤) ابراهيم الدسوقى أبو الليل ، الاعفاء من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات ، رسالة ، ١٩٧٥ ، ص ١٠٨ وما بعدها .

الثانى موسع يتجاوز فكرة السببية ولا يشترط الدور الايجابى للسيارة فى الحادث بل يكفى وجود ارتباط بينها وبين الحادث أو أى دور لها فيه .

ينبع الاتجاه الأول من القواعد التقليدية للمسئولية المدنية ، سواء تلك القواعد العامة القائمة على وجوب اثبات الخطأ ، أو تلك الخاصة بقواعد المسئولية عن الاشياء التى تفترض الخطأ فى جانب الحارس بمجرد وقوع الضرر . ويلزم لانعقاد مسئولية حارس السيارة قبل المضرور قيام رابطة السببية بين فعل السيارة والضرر ، الا انه يجوز التخلص من هذه المسئولية بنفى علاقة السببية من خلال اثبات السبب الاجنبى : قوة قاهرة ، خطأ الغير ، خطأ المضرور . وتلك القواعد هى المعمول بها فى ظل القانون المصرى (١).

أصبحت القواعد السابقة غير كافية لحماية المضرور من حوادث السيارات ، الذى قد يجد نفسه محروماً ، كلياً أو جزئياً من التعويض لسبب أجنبى لا يد له فيه ، أو لمجرد خطأ عادى من جانبه ، بات ، فى الظروف المعاصرة ، أمراً عادياً أمام تعقد حركة المرور وتزاحم السيارات واندفاعها ، هذا بالاضافة الى صعوبات الحياة وتداخلها . لذا ظهر الاتجاه الثانى الذى تبناه المشرع الفرنسى أخيرا (٢) ، بعد تطور قضائى متزايد ، وخرج فيه على قواعد المسئولية السابقة(٣) . ومؤداه أنه ليس من الضرورى ان تتدخل السيارة فى الحادث بدور ايجابى ، بل يكفى أن تكون مجرد عامل أو مناسبة لوقوعه ، وبذلك يكون الحارس مسئولاً عن الضرر ويلتزم المؤمن بتعويض المضرور ، ولو لم توجد علاقة

---

(١) طبقاً لنص المادة ١٧٨ مدنى . السنهورى جـ ٢ ص ١٥٢٦ ، ١٥٤٠ ، ١٥٤٦ .

(٢) Loi n. 85-677 du 5 juill. 1985 , J.O., 6 juil . 1985.

(٣) انظر ما يلى ص٤٣.

سببية بين السيارة والضرر (١). ولم يعد من الممكن التخلص من المسئولية قبل المضرور باثبات القوة القاهرة أو فعل الغير(٢) . بل أن خطأ المضرور نفسه لم يعد ، كقاعدة عامة ، يعتد به الا فى حالات محددة (٣) . ويؤدى ذلك ، فى حقيقة الامر ، الى اخراجنا من نطاق المسئولية الى نطاق الضمان (٤).

---

(١) حيث تحدد المادة الاولى من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ نطاق تطبيق قواعد التعويض الوارده فيه .

" ..... aux victimes d'un accident de la circulation , dans lequel est **impliqué** un véhicule terrestre à moteur ...."

ومعيار التدخل "implication" الذى أخذ به المشرع الفرنسى سبق وتبنته اتفاقية لاهاى فى عام ١٩٧١ المتعلقة بالقانون الواجب التطبيق على حوادث المرور ، ويبعدنا هذا المعيار عن فكرة السببية"Causalité" التى تقوم عليها القواعد التقليدية للمسئولية المدنية ، انظر فى تفصيل ذلك ما يلى ص ٤٣, ٨٤

(٢) طبقاً لنص المادة ٢ من القانون السابق :

"Les victiame , Y compris les conducteurs , ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule ..."

(٣) انظر ما يلى ص ٤٧ ، ١٤٧ ، وانظر بحثنا : المضرور المستفيد من التامين الاجبارى.

(٤) "Ce n'est plus une responsabilité , mais une garantie qui pèse sur le conducteur ou le gardien" , F. Chabas, Commentaire de la loi du 5 juill. 1985 J.C.P. 1985 .11.3205.

ويقصد بالضمان الزام الشخص بتعويض الضرر بالرغم من عدم توافر شروط المسئولية فى جانبه .

انظر فى تفصيل ذلك :

B.Strack, Essai d'une théorie générale de la responsabilité Civile considéré en sa double fonction de garantie et de peine privée, thèse, Paris, 1947.

ويرى البعض أننا أمام نوع من المسئولية الموضوعية بنص القانون "Une responsabilité objective de plein droit" بهدف ضمان حقوق للمضرور .

وانظر فى تفصيل ذلك ما يلى ص ٤٧ ، ٥٥ ، ٥٩ ، ٩٢.

Y. Lambert-Faivre, droit des assurances , 7 éd. , Dalloz, P. 441. =

وسوف تتضح لنا معالم الايجاز السابق من خلال بيان المقصود بتدخل السيارة فى الحادث ، عبر تتبع الفروض العملية ، التى تثور فى هذا الصدد ، ويمكن عن طريقها التعرف على اتجاهات القضاء والحلول المتبناه فى اطار كل من القانون الفرنسى والمصرى .

يقع الحادث ، فى الغالب ، من السيارة المتحركة على هيئة تصادم أو احتكاك لها مع المضرور ، الا ان تلك السيارة يمكن أن تلعب دوراً فى وقوع الحادث رغم انفصالها عن المضرور ونفس الشىء بالنسبة للسيارة الساكنة حيث يمكن أن تتدخل فى الحادث سواء من خلال الاحتكاك بالمضرور أو بالرغم من انفصالها عنه .

وعلى ذلك نقسم تلك الدراسة الى ابواب ثلاثة : نعرض فى الاول لتدخل السيارة المتحركة فى الحادث سواء من خلال الاحتكاك بالمضرور أو فى حالة انفصالها عنه ، ونعرض فى الثانى لتدخل السيارة الساكنة فى الحادث سواء من خلال الاحتكاك بالمضرور أو فى حالة انفصالها عنه . ونخصص الباب الثالث لمعرفة مدى حجية الحكم الجنائى فيما يتعلق بتدخل السيارة فى الحادث .

ونرى من الافضل قبل الدخول فى تلك الدراسة أن نستهلها بفصل تمهيدى نلقى فيه الضوء على مسألتين حيويتين لفهم ابعاد الموضوع : الاولى ، السيارات ( المركبات الأرضية ) موضوع التأمين الاجبارى ، الثانية المقصود بحادث المرور .

---

=وانظر فى تطور أساس المسئولية بصفة عامة :

G. Viney , la responsabilité : Conditions , L.G.D.J., 1982 , P.4 et s.

# فصل تمهيدي

## المركبة المؤمن عليها وحادث المرور

## المبحث الأول

### المركبات الأرضية موضوع التأمين الاجبارى

أحال قانون التأمين الاجبارى من المسئولية عن حوادث السيارات ، بصدد تحديد نطاقه من حيث السيارات الخاضعة له ، الى قانون المرور رقم ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ ، الذى تم الغاؤه واستبداله بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ (١).

وتنص المادة ٣ من قانون المرور الجديد على انه « فى تطبيق أحكام هذا القانون يقصد بالمركبة كل ما أعد للسير على الطرق العامة من آلات ومن أدوات النقل والجر » .

نلاحظ أن المشرع استخدم لفظ « مركبة » بدلاً من لفظ « سيارة » الذى كان مستخدماً فى القانون السابق ، ولا شك أن الصياغة الجديدة أكثر دقة لان المصطلح المستحدث أكثر عموماً واتساعاً .

ولكن هل تعنى الاحالة الى قانون المرور اعتبار كل مركبة يطبق عليها هذا القانون داخلة فى نطاق التأمين الاجبارى ؟

ان الاجابة على هذا السؤال تكون بالنفى لاختلاف مجال اعمال كل منهما ، فقانون المرور يتسع تطبيقه ليشمل كل مركبة برية على النحو الوارد بالتعريف السابق ، أما التأمين الاجبارى فيقتصر تطبيقه كقاعدة عامة على مركبات النقل السريع .

---

(١) الجريدة الرسمية ، العدد ٣٤ فى ١٩٧٣/٨/٢٣ وقد تم تعديله بالقوانين ١٩٧٦/٧٨ ، ١٩٨٠/٢١٠ ، ١٩٨٢/١٢٧ ، ١٩٨٣/٢٠ .

فالمركبات طبقاً لنص المادة ٣ تنقسم الى نوعين :

**الأول :** مركبات النقل السريع وهى السيارات والجرارات والمقطورات ونصف المقطورات والدراجات البخارية ( الموتوسيكل ) والآلية وغير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق العامة .

**الثانى :** مركبات النقل البطىء وهى الدراجات غير البخارية وغير الآلية والعربات التى تسير بقوة الانسان أو الحيوان .

ويلحق وزير الداخلية ، بقرار منه ، أى نوع جديد من المركبات بأحد الانواع المذكورة فى هذ القانون .

وقد استطرد المشرع فى بيان هذه الانواع كما يلى :

## الفرع الأول - مركبات النقل السريع :

**أولاً : السيارة :** ، وهى طبقاً للمادة ٤ ، مركبة ذات محرك آلى تسير بواسطته ، ومن أنواعها ما يلى :

١- سيارة خاصة ، وهى المعدة للاستعمال الشخصى .

٢- سيارة أجرة ، وهى المعدة لنقل الركاب بأجر شامل عن الرحلة (١) .

٣- سيارة نقل الركاب ، وهى المعدة لنقل عدد من الركاب لا يقل عن ثمانية وأنواعها (٢):

(أ) سيارة نقل عام للركاب ( اتوبيس أو تروللى باس ) ، وهى المعدة لنقل الركاب بأجر عن كل راكب وتعمل بطريقة منتظمة فى حدود معينة لخط سير معين .

(ب) سيارة نقل خاص للركاب ( اتوبيس مدارس أو اتوبيس خاص ) ، وهى المعدة لنقل الطلبة أو نقل العاملين وعائلاتهم فى حدود دائرة معينة .

---

(١) ، (٢) مادة ٤ بند ٢ ،٣ مستبدله بقرار رئيس الجمهورية بالقانون رقم ٢١٠ لسنة ١٩٨٠ - الجريدة الرسمية العدد ٤٣ مكرر فى ١٩٨٠/١٠/٢٨ .

(جـ) أتوبيس سياحى ، وهو سيارة معدة للسياحة ويجوز أيضاً استعمالها لنقل عمال المرخص له طبقا للأحكام والشروط التى يصدر بها قرار من وزير الداخلية .

(د) أتوبيس رحلات ، وهو سيارة معدة للرحلات ، ويجوز أيضاً استعمالها لنقل عمال المرخص له طبقاً للاحكام والشروط التى يصرد بها قرار من وزير الداخلية .

٤- سيارة نقل مشترك ، وهى المعدة لنقل الاشخاص والاشياء معاً وفى حدود المناطق التى يحددها وزير الداخلية بقرار منه .

٥- سيارة نقل ، وهى المعدة لنقل الحيوانات أو البضائع وغيرها من الاشياء .

٦- سيارة نقل خفيف ، وهى المعدة لنقل البضائع وغيرها من الاشياء الخفيفة التى لا تزيد حمولتها الصافية على ٢٠٠٠ كيلوجرام طبقاً للشروط والاوضاع التى يحددها وزير الداخلية . ويجوز قيادة هذه السيارة برخصة قيادة خاص(١) .

**ثانياً : المقطورة :** ، وهى مركبة بدون محرك يجرها جرار أو سيارة أو أية آلة أخرى . ونصف المقطورة مركبة بدون محرك يرتكز جزء منها أثناء السير على القاطرة (م ٦ )(٢) .

**ثالثاً : الدراجة البخارية :** ، وهى مركبة ذات محرك آلى تسير به لها عجلتان أو ثلاثة ولا يكون تصميمها على شكل

---

(١) بند ٢/٦ من المادة ٤ مستبدل بالقانون ٧٨ لسنة ١٩٧٦ - الجريدة الرسمية العدد ٣٥ فى ١٩٧٦/٨/٢٦ .

(٢) ويجب أن يغطى التأمين كل من المركبة والمقطورة ونصف المقطورة ، ولا يغنى التأمين على احداها عن التأمين على الاخرى . انظر الحكم فى القانون الفرنسى ما يلى ص٢٥ ، وبصدد وقوع الحادث فى حالة جر مقطورة غير مؤمن عليها ، انظر بحثنا السابق .

السيارة ومعدة لنقل الاشخاص أو الاشياء وقد يلحق بها صندوق .

والدراجة الآلية دراجة معدة لنقل الاشخاص فقط ومزودة بمحرك لا يزيد الحد الاقصى لسعة اسطواناته عن خمسين سنتيمتراً مكعباً ( م ٧ ) .

وقد جاءت اللائحة التنفيذية الصادرة بقرار وزير الداخلية رقم ٢٩١/ ١٩٧٤ ، بتعداد مركبات النقل السريع ، بمناسبة تحديد الشروط الواجب توافرها فى ذلك النوع من المركبات ، لا يختلف هذا التعداد كثيراً عن التعداد الوارد بالقانون ولكنه أكثر تفصيلاً وايضاحاً . وقد عددت اللائحة كل من : السيارات الخاصة ، مقطورة السيارات الخاصة ( الكارافان ) ، سيارة ذوى العاهات ، السيارات الاجرة ، سيارات الاطفاء الخاصة ،سيارات الاسعاف والمستشفيات ، سيارات نقل الموتى ، الدراجات البخارية ( الموتوسيكل ) والدراجات الآلية ، سيارات نقل الركاب ( الاتوبيس - الترولللى باس ) ، سيارات النقل ، سيارات النقل المشترك ، الجرار . المقطورات ، نصف المقطورة .

هل تخضع جميع مركبات النقل السريع للتأمين الاجبارى ؟

لا شك أن جميع مركبات النقل السريع المشار اليها بالقانون ولائحته التنفيذية تخضع للتأمين الاجبارى ، حيث تنص المادة ٢ من قانون المرور على انه « ... لا يجوز بغير ترخيص من قسم المرور المختص بتسيير أية مركبة فى الطريق العام ...» . وتقضى المادة ١١ من نفس القانون بأنه يشترط للترخيص بتسيير المركبة ( مركبات النقل السريع ) ما يأتى .... ٢- التأمين من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث المركبة مدة الترخيص طبقاً للقانون الخاص بذلك ...» (١) .

---

(١) سعد واصف ، شرح قانون التأمين الاجبارى من المسئولية عن حوادث السيارات ، ١٩٦٣ ص٢٨.

**رابعاً : المركبات المصممة لتكون الات ، ومهمتها** الاساسية ليست النقل بل انجاز اشغال واعمال متعددة ، بنفسها أو من خلال معدات اضافية معها ، أى تكون آلات تعمل بذاتها أو بوساطة وحدات تشغيل لها على « عجل » أو ذور أو كاتينة » .

لعل **الجرار الزراعى** أهم مثال لذلك النوع من المركبات وأكثرها انتشاراً فى مجتمعنا الريفى ، فهل يخضع للتأمين الاجبارى ؟

لم ترد اشارة صريحة الى الجرار الزراعى فى قانون المرور عند تعداده لمركبات النقل السريع ، مما دعا البعض الى استبعاده من نطاق التأمين بحجة انه معد للعمل فى الحقول وليس للسير فى الطرق العامة (١) .

ولا نتفق مع هذا الرأى الذى يخالف القانون ويجافى الواقع العملى ، فالجرار الزراعى على درجة كبيرة من الانتشار فى ريفنا ، ويتسبب فى الكثير من الحوادث ، ويصعب القول باستبعاده من نطاق التأمين الاجبارى ، لذا يجرى العمل على وجوب ترخيصه والتأمين من المسئولية الناجمة عن حوادثه . حقاً ان الجرار يعمل أساساً فى الحقول ، إلا أنه يعمل أيضاً فى عمليات نقل الاتربة وغيرها وجر الالات والمقطورات وهو فى سبيل ذلك لا بد وبالضرورة من سيره على الطرق العامة .

ويتفق اخضاع الجرار الزراعى للتأمين الاجبارى مع قصد المشرع الواضح فى قانون المرور ولائحته والقرارات المنفذة له . فالمشرع ذكر فى المادة ٥ ، ٦ من القانون كل من الجرار والمقطورة ، بصفة عامة دون تخصيص ، من بين مركبات النقل السريع ، ومن ثم فكلاهما يخضع للتأمين الاجبارى (٢) .

---

(١)نفس المرجع .

(٢) وتشترط المادة ١١ من قانون المرور للترخيص بتسييرها التأمين =

وجاءت المادة ١٩٨ من اللائحة التنفيذية لتشير صراحة الى الجرار الزراعى وملحقاته . وصدر القرار الوزارى رقم ٣١٩ لسنة ١٩٨٥ بتعديل القرار رقم ١١٣ لسنة ١٩٨٢ ، بصدد تحديد تعريفة اسعار التأمين الاجبارى وبين فيها صراحة التعريفة الخاصة بالجرار الزراعى . ثم صدر القرار ١٩٨٨/٨ ليعيد من جديد تعديل هذه التعريفة .

أما بالنسبة **للآلات والمعدات الاخرى** ، فقد أشارت اليها المادة ٢٠٤ ، بصدد الحديث عن الشروط الواجب توافرها فى مركبات النقل السريع ، بقولها : « تعتبر من المركبات المصممة لتكون آلات فى حكم المادة من القانون ما يأتى : ١- آلات ومعدات الضغط والحفر والتنقيب ، ٢- آلات ومعدات الرفع والتحويل والتفريغ والنقل ، ٣ - آلات ومعدات البناء والهدم . ٤- آلات شق وتسوية ورصف التربة ، ٥ - آلات تعبيد الطرق وصيانتها ومستلزماتها ، ٦ - آلات رسم الخطوط بالطلاء على الطرق ، ٧- آلات قطع الاشجار ومعداتها ، ٨ - آلات ومعدات المكابس والمناشر والموازين والمقاييس ، ٩- الآلات والمعدات الخاصة بالمناجم والمحاجر ، ١٠ - آلات ومعدات التسخين والغلى والكسارات والصقل والطلاء ، ١١ - آلات ومعدات توليد الكهرباء والهواء المضغوط والبخار المجهزة بمحركات اضافية ، ١٢-الآلات

---

= من المسئولية المدنية الناشئة عن حوادثها فترة الترخيص .

نقض ١٩٨٧/٦/٣ طعن ١٩٧١ س٥٢ق ( أحمد شرف الدين احكام التأمين ، ١٩٩١ ، نادى القضاة حتى ٤٣٥ ) .

استئناف اسكندرية ٤٤/١٧٣ق فى ١٩٨٩/٢/١٥ حيث قضى بالتعويض للوالدين عن وفاة ابنتهما فى حادث الجرار قبل الشركة المؤمن لديها على الجرار والمقطورة .

والمعدات الخاصة بصنع وتغيير شكل الرمال والاتربة والحجارة والرخام» (١) .

هل تخضع الآلات المذكورة وأمثالها للتأمين الاجبارى ؟

ذهب صاحب الرأى السابق الى استبعادها من نطاق التأمين الاجبارى ، شأنها فى ذلك شأن الجرار الزراعى ، فهى لم ترد ضمن التعداد الوارد على سبيل الحصر فى قانون المرور ، هذا بالاضافة الى انها ليست معدة للسير فى الطرق العامة وإنما معدة للعمل فى أماكن معينة .

وكما ذكرنا من قبل فان هذا الرأى يخالف روح النصوص ويجافى الواقع العملى . فمن المقرر أنه لا يجوز لأحد ، بغير ترخيص من قسم المرور المختص ، تسيير أية مركبة نقل سريع فى الطريق العام . ولا يتم صرف الترخيص الا بعد التأمين من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث تلك المركبة ( م ٢ ، ١١) . وقد بينت المادة ٣ مركبات النقل السريع بأنها « السيارات والجرارات ... وغير ذلك من الآلات المعدة للسير على الطرق العامة ويلحق وزير الداخلية ، بقرار منه ، أى نوع جديد من المركبات بأحد الانواع المذكورة فى هذا القانون » ، ثم جاءت اللائحة وذكرت تلك الآلات ضمن مركبات النقل السريع ( م ٢٠٤ ) . لذا نرى خضوع الآلات المذكورة للتأمين الاجبارى ، اذا سارت فى الطريق العام . ويقصد بالطريق العام فى تطبيق أحكام هذا القانون كل طريق معد فعلاً لاستعمال الكافة دون حاجة الى

---

(١) ونرى أن التعداد المذكور وارد على سبيل المثال لا الحصر ، حيث تتنوع وتتطور الآلات والمعدات ويدخل فيها بطبيعة الحال الأوناش وآلات الرفع ، آلات تسوية الأرض ، آلات الرصف ، آلات انشاء الطرق والخطوط الحديدية ، آلات الحفر ودق الاساسات ، كل وسائل النقل ، آلات حفر الانفاق ، آلات بناء الكبارى .

اذن خاص من مالكه ( م ٢/١ ) . حقاً أن المادة ٢٠٤ تقرر بأن « لقسم المرور المختص اعفاء هذه المركبات ( الآلات ) من بعض شروط المتانة والأمن الواردة باللائحة التنفيذية ... ويصرف الترخيص لها بعد أداء الضريبة المقررة عنها ...» ، ولم يشر النص الى وجوب التأمين الاجبارى إلا أن ذلك يفهم ضمناً من الصياغة العامة للمادة ١١ التى تشترط ذلك بالنسبة لكل مركبات النقل السريع . ويؤكد ذلك نص المادة ٣٠ على أنه « لوزير الداخلية بقرار منه أن يعفى من ترخيص التسيير من شروطه واجراءاته ، بعضها أو كلها ، المركبات المصممه لتكون صناعية أو زراعيه أو لتعبيد الطرق وصيانتها والتى لا يمكن بحسب تصميمها وتجهيزها استعمالها فى نقل الاشخاص أو الاشياء » ، فمفاد هذا النص هو خضوع هذه المركبات ، فى الاصل ، لكل شروط واجراءات الترخيص بما فى ذلك التأمين ، ما لم يتم استثناءها بقرار من وزير الداخلية .

واذا كان ذلك هو الحكم من الناحية القانونية ، فترى ما هو وضع المسألة من الناحية العملية ؟

كان من الضرورى لاستجلاء الواقع القيام بجولات ميدانية مباشرة لدى جهات ثلاث : ادارة المرور ، شركات التأمين ، الجهات المالكة لتلك المعدات . وتبين لنا ما يلى :

– لا يجوز تسيير أى آلة على الطريق العام بنفسها الا اذا كان مرخصاً لها بذلك من ادارة المرور المختصة ، واذا كانت محمولة أو مقطورة بواسطة مركبة وجب ترخيص تلك الاخيرة ، ويقترن الترخيص بوجود لوحات معدنية عليها ، والا تعرض حائزها للمساءلة الجنائية ( الباب السادس من قانون المرور ) (١) .

---

(١) م ٧٥ من القانون ١٩٧٣/٦٦ ، المستبدلة بالقانون ١٩٨٠/٢١٠ – الجريدة الرسمية فى ١٩٨٠/١٠/٢٨ .

– لا يجوز منح الترخيص السابق لأى مركبة أو آلة الا بعد التأمين عليها . ومن ثم يمكن القول بأنه لا يمكن وجود لوحات معدنية صحيحة بدون تأمين .

– تقدر تعريفة التأمين على الآلة ، اذا كانت غير واردة فى جدول اسعار التأمين الاجبارى ، طبقاً للوزن الاجمالى لها ( مبلغ محدد مقابل كل طن ) (١) .

– يحرص ملاك وحائزو تلك الآلات ، فى الغالب ، على تغطيتها بالتأمين الاجبارى ليستفيدوا من التعريفة المخفضة لهذا التأمين فى وقاية انفسهم من مخاطر الحوادث التى تسببها للغير أثناء السير أو العمل . أضف الى ذلك أن الآلات المذكورة لا بد وأن تمر أو تعبر الطريق العام ، ولو لفترة وجيزة ، للتنقل بين مواقع العمل أو الوصول اليها . ويقتضى ذلك رخصة تسيير والتأمين عليها بالتبعية .

– تلجأ الشركات المالكة لتلك الآلات الى التأمين المؤقت عليها من خلال اللوحات المعدنية أو « التجارية » التى تنزع وتوضع على كل آلة تعبر أو تمر بالطريق العام خلال فترة العبور أو المرور .

– نخلص من ذلك أن الآلات أو المركبات لا يلزم لها رخصة تسيير ( وبالتالى تأمين اجبارى ) طالما كانت بمواقع العمل بعيداً عن الطرق العامة ، والعكس صحيح بمجرد ظهورها على تلك الطرق . ومن ثم فان بعضها يمكن أن يكون مشمولاً بالتأمين الاجبارى دون البعض الآخر ، بل ان نفس الآلة يمكن أن تخضع للتأمين المذكور فى فترة معينة دون الأخرى(٢) .

---

(١) انظر الجدول الخاص بتحديد تعريفة اسعار التأمين الاجبارى ، القرار الوزارى رقم ٣١٩ / ١٩٨٥ .

(٢) مما يوجدنا أمام تفاوت واضح ومتناقض للآثار القانونية للحوادث الناجمة عنها ، لذا نقترح شمول التأمين الاجبارى لكل الآلات والمعدات المتحركة والثابتة أياً كان موقعها ، لتغطية المخاطر المتزايدة التى تنجم عنها للغير .

**خامساً : المركبات المتحركة على قضبان :** ورد في المادة ٣ من قانون المرور : « لا تسرى أحكام هذا القانون على المركبات التى تسير على الخطوط الحديدية الا فيما ورد به نص فى هذا القانون » . مؤدى ذلك ان التأمين الاجبارى لا يشمل القطار أو الترام أو المترو حيث تسير هذه المركبات على طرق خاصة بها . لذا نرى خضوع الترولى باس للتأمين لسيره على الطرق المشتركة (١) .

**الفرع الثانى : مركبات النقل البطىء :**

**أولاً : الدراجة** ، وهى مركبة ذات عجلتين أو أكثر تسير بقوة راكبها ومعدة لنقل الاشخاص فقط . ويجوز استعمالها فى نقل الاشياء على أن يلحق بها صندوق ( م ٨ ) .

**ثانياً : العربة** ، وهى مركبة معدة لنقل الاشخاص والاشياء وأنواعها كالآتى :

١- عربة ركوب حنطور ، وهى تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الاشخاص .

٢- عربة نقل كارو ، وهى تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الاشياء .

٣- عربة نقل موتى ، وهى تسير بقوة الحيوان ومعدة لنقل الموتى .

٤- عربة يد ، وهى تسير بقوة الانسان ومعدة لنقل الاشياء ( م ٩ ) .

---

(١) قارن الحكم فى ظل قانون المرور السابق حيث كان يخرج من نطاق تطبيقه القطارات والترام والمترو والترللى باس ( سعد واصف ، شرح قانون التأمين الاجبارى من المسئولية عن حوادث السيارات ، ١٩٦٣ ، ص ٢٨ ) .

وقارن الحكم فى فى القانون الفرنسى ما يلى ص ٢٧.

فهل تخضع تلك المركبات للتأمين الاجبارى ؟

ذهب البعض الى خضوع مركبات النقل البطىء للتأمين الاجبارى ، وذلك باستثناء دراجات الركوب وعربات اليد ، حيث تفوض المادة ٤٤ من قانون المرور وزير الداخلية فى تحديد أنواع مركبات النقل البطىء التى ينبغى تغطيتها بالتأمين ، وجاءت المادة ٣٣٠ من اللائحة التنفيذية لتقضى بأن « تصرف الرخصة الى الطالب مع اللوحات المعدنية ، بعد استيفائه لكافة الشروط الاخرى التى يتطلبها القانون ... وبمراعاة حكم المادة ٢٣٠ من هذه اللائحة » . وتتعلق هذه المادة بوجوب التأمين على مركبات النقل السريع . مؤدى ذلك ، للوهلة الأولى ، خضوع كل مركبات النقل البطىء للتأمين الاجبارى ، ولكن المادة ٣٣٢ من نفس اللائحة جاءت لتبين شروط ترخيص دراجات الركوب وعربات اليد ، ولم تشترط من بينها التأمين الاجبارى ، مما مفاده استثناء هذين النوعين من نطاق ذلك التأمين (١).

لعل الرأى المذكور كان صحيحاً فى ظل الصياغة السابقة لنص المادة ٢/٤٤ حيث كانت تقضى بأنه يشترط للترخيص بمركبات النقل البطىء ما يأتى : ١ -.... ٢- التأمين من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث المركبة بالنسبة لانواع المركبات التى يحددها وزير الداخلية بقرار منه ...» أى أن التأمين غير لازم فى الاصل ، بالنسبة لمركبات النقل البطىء (٢)، الا ما يتم تحديده منها بقرار من وزير الداخلية .

---

(١) طلبه وهبه خطاب ، المسئولية المدنية لناقل الاشخاص بالمجان ، ص ٣٦٧ .

(٢) السيد خلف محمد ، التجريم والعقاب فى قانون المرور ، ط ١٩٩١ ص ٢٧٥ ، ويرى ان احكام قانون التأمين الاجبارى ، لا تسرى على الدراجات التى تدار بالقدم وتسير بقوة راكبها وجميع المركبات والعربات التى تسير بقوة الانسان أو الحيوان .

تغير الوضع بصدور القرار بقانون ٢١٠ لسنة ١٩٨٠ حيث عدل الفقرة السابقة ( م ٢/٤٤) وخول المحافظ المختص سلطة تحديد أنواع مركبات النقل البطىء التى يلزم التأمين عليها . ومن ثم فإنه ينبغى الرجوع الى كل محافظة على حدة لمعرفة مدى خضوع مركبات النقل البطىء للتأمين الاجبارى ، حيث يمكن أن يتفاوت الامر من محافظة الى أخرى ومن نوع الى آخر .

وكان من الضرورى محاولة تقصى الوضع من الناحية العملية ، وقد تبين لنا ما يلى :

- ان كل مركبات النقل البطىء يجب أن تكون مرخصاً لها على السير فى الطرق العامة ، ولكن هذا الترخيص لا يصدر من ادارة المرور ، كما هو الحال بالنسبة لمركبات النقل السريع ، بل يتم لدى وحدات الحكم المحلى المختصة و بعد دفع الرسوم المقررة ، حيث تصرف لها لوحات معدنية بمواصفات معينة تحددها المادة ٣٥٢ من اللائحة التنفيذية لقانون المرور . ويلاحظ عملاً أن ذلك الترخيص لا يتم الا بالنسبة لقلة نادرة من هذه المركبات ، وذلك لاسباب عديدة تخرج عن نطاق دراستنا .

- لا يشترط لترخيص مركبات النقل البطىء وثيقة تأمين عليها ، فلم يصدر حتى الآن قرار من أى من السادة المحافظين يستلزم التأمين على هذه المركبات (١).

-لم نعثر لدى شركات التأمين على أى وثيقة تأمين اجبارى بالنسبة لمركبات النقل البطىء ، ولا يوجد بالتالى قرار وزارى يبين تعريفة التأمين على هذا النوع من المركبات .

---

(١) لعل ذلك راجع الى الرغبة فى عدم تقنين ذلك النوع من المركبات التى تجرها الحيوانات حيث توجد ارادة ومحاولات جادة فى القضاء عليها داخل المدن ، خاصة الكبرى ، نظراً لانها تتسبب فى عرقلة المرور ومضار صحية ولا تتناسب مع التطور الحديث فى النقل .

## المركبات الخاضعة للتأمين الاجبارى فى القانون الفرنسى :

طبقاً لنص المادة L211-1 من تقنين التأمين والقانون رقم ٨٥-٦٧٧ الصادر فى ٥ يوليو ١٩٨٥ يغطى التأمين الاجبارى كل مركبة أرضية بمحرك (١) . ويشمل ذلك كل انواع المركبات سواء كانت تسير على عجلات أربع أو أكثر أو ثلاث أو اثنتان ، ويستوى أن يعمل محركها « بالبنزين » أو الكيروسين أو الغاز أو الكهرباء أو خلافه (٢). ويغطى التأمين المركبة حتى ولو كانت معطلة أو كان محركها غير صالح للعمل وقت الحادث (٣). ويدخل فى ذلك بطبيعة الحال كل أنواع المركبات كالسيارة والاتوبيس والجرار والمقطورة ونصف المقطورة(٤) والدراجة ذات المحرك .

---

(١) Véhicule terrestre à moteur .

(٢) A. Besson , Les conditions générales de l'Assurance de responsabilité automobile obligatoire , Paris 1960, P. 44.

(٣) Civ. 2 , 13 jan. 1988, Argus 1988.511 - Crim. 18 jan. 1990, Resp. Civ. et ass. 1990. , n. 109 - Yvonne Lambert - Faivre , Droit des assurances , Op. Cit ., P. 424.

(٤) ويغطى التأمين المقطورة أو نصف المقطورة بصفة مستقلة عن الجرار أو الآلة التى تجرها ومن ثم فان التامين يغطى المسئولية عن الحادث الذى تسببت فيه حتى ولو لم تكن مجرورة .

Toulouse , 26 nov. 1986, Gaz.Pal ., 25 fév. 1987, P. 15.

وعلى العكس من ذلك فان الآلة التى لا تسير بنفسها لا تعتبر مقطورة ولا يغطيها التامين الاجبارى اذا تسببت فى حادث أثناء عملها ودون أن تكون مجرورة على الطريق .

ويتعلق الحكم بآلة لصناعة الطوب . Civ.2,7 juin 1989, Gaz. Pal, 8 oct. 1989, P. 21.

والجدير بالذكر فى هذا الصدد ان القضاء الفرنسى ، تؤيده فى ذلك محكمة النقض ( الجمعية العمومية ) ، ذهب الى عدم تغطية التأمين للحادث الناجم=

ويتوسع القضاء فى مفهوم المركبة ليشمل كل المعدات التى تستخدم فى نقل الاشخاص أو الاشياء وكذلك الآلات التى تقوم بانجاز الاشغال والاعمال المختلفة طالما تحركت أو سارت على الطريق العام ، مثل « البلدوزر » وكاسحة الجليد والحفارة وآلات رصف الطرق (١) ، والآلات الزراعية (٢) .

---

= عن مركبة ، مؤمن عليها ، تجر مقطورة ، غير مؤمن عليها ، الا اذا كانت الوثيقة قد نصت صراحة على أن الحاق مقطورة بالمركبة يؤدى الى تفاقم الخطر المؤمن منه من شأنه زيادة تعريفة التأمين .

Civ. 5 juin 1973, R.G.A.T. 1974,248- Assemblée plenière 13 déc. 1974. J.C.P. 1975.11.18017 note Lemercier - Civ., 8 mars,1983 .R.G.A.T. 1983, 542.

تغير الوضع بصدور قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ ، حيث صدر القرار التنفيذى فى ٧ يناير ١٩٨٦ وأضاف فقرة ثالثة الى المادة R.211-4C. ass.، مؤداها ان الحاق مقطورة ( أو نصف مقطورة ) صغيرة ، بدون تأمين ، بالمركبة المؤمن عليها لا يمنع تغطية التأمين للحادث ، ويقتصر أثره على زيادة الخطر المؤمن منه وزيادة التعريفة . ويقصد بالقمطورة الصغيرة تلك التى لا تتجاوز حمولتها ٧٥٠ كجم (art. A. 211-1-3C.ass.).

وبناء عليه فان القضاء السابق المتعلق بعدم قيام التأمين يظل سارياً بالنسبة للمقطورات الكبيرة حيث تتقرر تعريفة التأمين عليها طبقاً لأسس مختلفة .

(Yvonne Lambert - Faivre, op. cit P. 425)

(١) Yvonne Lambert-Faivre , op. cit., P. 245.

فالتأمين لا يغطى المسئولية عن الحوادث التى تسببها المعدات فى مواقع العمل بعيداً عن الطريق والنقل T.G.I Cahors, 27 fév. 1986, Gaz.Pal 6. jan. 1988, P. 12 note Chabas.

ويتعلق الحكم بآلة شحن وتفريغ

ويتعلق الحكم بمكبس – Paris, 18 nov. 1987, Gaz. Pal 6 jan. 1988, P. 12.

ويتعلق الحكم بآلة حفر وتسوية التربة . – Civ. 1, 31 jan. 1989, Gaz. Pal, 21 fév. 1990, P. 13.

وانظر فيما يتعلق بآلة للحصاد C. d'appel de Bordeaux, 30 jan. 1986. R.T.D.Civ., 1987, P. 327.

ولا يمنع عدم خضوع هذه المعدات للتأمين الاجبارى على السيارات ، شمولها بنوع آخر من انواع التأمين الذى امتد ليغطى معظم الانشطة والمخاطر فى فرنسا .

(٢) ولا ينطبق ذلك على الآلات الزراعية التى لا تستخدم فى نقل =

ولا يدخل فى نطاق التأمين الاجبارى القطارات والترام والمترو حيث تسير على قضبان وممرات خاصة بها (١) ، بخلاف الحال بالنسبة للتروللى باس (٢) حيث يشارك السيارات والمارة فى نفس الطريق لذا يخضع للتأمين الاجبارى . ويستبعد أيضاً كل المعدات التى تسير بدون محرك ، سواء بقوة الانسان من خلال الجر أو الدفع أو حركة القدم كالدراجات بأنواعها المختلفة ومعدات التزحلق على الجليد أو الطرق ، أو عن طريق الحيوان ، أو بفعل الطبيعة كالرياح (٣) .

---

= الاشخاص أو الاشياء ، كالمحراث أو مزيل الحشائش الذى يوجهه الانسان بين يديه Motoculteur

A. Besson, op. cit . P. 44.

(١) المادة L.211-2C.ass

(٢) G. Brière de l'isle ; Droit des assurance , 2 éd., 1986, P. 282.

A. Besson, op. cit. P. 44.

ويرى الفقه تطبيق القانون على الترام الذى يشترك مع حركة المرور فى نفس الطريق . وقد ذهب وزير العدل الى تطبيق القانون بصدد الحوادث التى تقع من القطار عند عبوره تقاطع الخط الحديدى مع الطريق « المزلقان » .

F. Chabas, Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, J.C.P. 1985. 3205

وانظر فى ذلك حكم حديث لمحكمة النقض Civ. 2, 17 mars 1986, Bull Civ.11, n. 49

(٣) J.F.Barbière, obs. J.C.P., 1986,11,20672.

## المبحث الثانى

## حادث المرور

لعل الصورة البسيطة لحادث المرور تتمثل فى الاضرار التى تقع من السيارة أثناء مرورها فى الطريق العام عن طريق اصطدامها بأحد الاشخاص أو من خلال ارتطامها بسيارة أخرى . هل معنى ذلك ان التأمين الاجبارى يقتصر على تغطية الضرر الناجم عن حادث السيارة فى الطريق العام ؟

يتبادر الى الذهن أن التأمين الاجبارى جاء ليغطى الاضرار التى تلحق أى شخص من حوادث السيارة أثناء مرورها فى الطريق العام . لا شك أن تلك هى الصورة الهامة والغالبة من الحوادث ، الا أن مفهوم الحادث أوسع بكثير من تلك الصورة المبسطة حيث يتسع الامر ليشمل كل أنواع الحوداث أياً كان مكانها أو صورتها ، ويتضح ذلك من الصياغة العامة لنصوص القانون الصادرة فى هذا الشأن ، فطبقاً للمادة ٥ من قانون التأمين الاجبارى موضوع البحث : « يلتزم المؤمن بتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن اصابة بدنية تلحق أى شخص من **حوادث السيارة اذا وقعت فى جمهورية مصر** ...» . وجاء قرار وزير المالية رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ ليبين نموذج وثيقة التأمين الواجب العمل بها ونص فى شروطها العامة على التزام المؤمن بتغطية المسئولية المدنية المشار اليها فى النص السابق ، ثم قرر أنه « ويسرى هذا الالتزام لصالح الغير **من حوادث السيارات أياً كان نوعها** ...» .

يتضح مما سبق ان النصوص جاءت عامة دون تقييد ، ومن ثم فان التأمين الاجبارى يغطى كل حوادث السيارة التى تحدث للاشخاص دون التقيد بحادث المرور على الطريق العام . ويدخل

فى ذلك بطبيعة الحال الحوادث التى تقع على الطرق أياً كان نوعها وطبيعتها : عامة أم خاصة، كبيرة أم صغيرة ، ممهدة أم غير ممهدة . ويدخل فى ذلك ايضاً الحوادث التى تقع فى أماكن تخزين السيارات بأنواعها المختلفة ، هذا بالاضافة الى الحوادث التى تقع فى أماكن العمل طالما كانت المركبة التى وقع منها الحادث مؤمناً عليها (١)، مثال ذلك الجرار الزراعى الذى يعمل بالحقل أو المقطورة أثناء شحنها أو تفريغها .

ويندرج تحت هذا الوصف أيضاً كل اصابات ووفيات الاشخاص الناجمة عن حوادث السيارات التى تقع من أى جزء منها أو ملحق متصل بها . ويستوى أن يقع الحادث أثناء تحرك السيارة أو أثناء وقوفها أو أثاء تشغيلها عن أية صورة من الصور .

وتعبر محكمة النقض عن المعنى السابق بقولها : « ان النص فى المادة الخامسة من القانون ٥٦٢ لسنة ١٩٥٥ بشأن التأمين الاجبارى على السيارات على ان « يلتزم المؤمن بتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن الوفاة أو عن أية اصابة بدنية تلحق أى شخص من حوادث السيارات اذا وقعت فى جمهورية مصر ، وذلك فى الاحوال المنصوص عليها فى المادة السادسة من القانون ٤٤٩ لسنة ١٩٥٥ » يدل على ان عبارة « حوادث السيارات » وردت فى النص عامة مطلقة واذ خلا القانون من دليل على تخصيصها فقد وجب حملها على عمومها ، ومؤدى ذلك ان عقد التأمين الاجبارى ، يغطى المسئولية المدنية الناشئة عن وفيات الاشخاص واصاباتهم من كافة حوادث السيارات التى تقع من أى جزء منها

---

(١) انظر ما سبق ص ١٣.

أو ملحق متصل بها ، وسواء وقعت هذه الحوادث أثناء وقوف السيارات أو أثناء تشغيلها على أية صورة » (١) .

ويأخذ **القضاء الفرنسى** بمفهوم موسع لفكرة حادث المرور(٢)، خاصة بعد صدور « قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ الرامى الى تحسين مركز المضرور فى حوادث المرور والاسراع فى اجراءات تعويضه (٣)» ، بهدف حماية المضرور من خلال توسيع نطاق الاستفادة من القانون المذكور ومن الغطاء التأمينى ، وعلى ذلك فإن فكرة حادث المرور تتسع لتشكل كل ما يقع من المركبة من حوادث فى الطرق العامة (٤) والاماكن والطرق الخاصة كالممرات(٥) وأماكن التخزين (٦) وأماكن العمل(٧) ، وكذلك الحال بالنسبة للحوادث التى تقع أثناء سباق السيارات (٨).

---

(١) نقض ١٩٨٩/٥/٣٠ طعن ١٨٠٧ س ٥٦ق ( أحمد شرف الدين ص ٤٠٨ ) .

(٢) A. Besson, Les conditions générales .... P. 34.

(٣) La loi du 5 juill 1985, "Tendant à l'amelioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures l'indemnisation", J.O. 6 juill . 1985.

(٤) أياً كان نوعها أو طبيعتها ، انظر فيما يتعلق بطريق صغير غير معبد .
Civ. 2,6 juill. 1983, Bull. Civ. 11, n.141- Ass. plén., 5 fév. 1988, R.G.A.T., 1988.815.

(٥) ( ممر خاص بمجموعة من العقارات ) Paris, 14 fév. 1986, Gaz.Pal, 25 mai 1986, note Chabas.
(ممر داخل أرض زراعية ) Civ.2, 5 mars 1986, Gaz.Pal., 9 juill .1986, som. 9

(٦) ( مكان انتظار السيارات الخاص بأحد الاسواق التجارية ) Aix- en Provence, 10 jan. 1985, Argus - Doc., 1985 .

(٧) ( جرار زراعى فى الحقل ) Civ. 2, 5 mars 1986, Bull. Civ. 11, n.28.
دراجة بخارية فوق تلال من الرمال ) Crim., 15 fév. 1982, J.C.P. 1983.11.20022.

(٨) اصابت سيارة السباق أحد المتفرجين على جانب الطريق الذى كان =

اذا كان حادث المـــرور لا يقتصـر على مكان معين ، فهل يمتد ليشـمل ، الى جانب ارتطام السـيارة بالانسـان مـباشـرة أو من خـلال سـيارة أو شيء آخـر ، الاضرار التى تقع بسـبب تسـاقط اشـياء من السـيارة ، أو بمناسـبة عـمليات الشـحن والتفـريغ ، أو بسبب حريق أو انفجار السيارة ، أو بسبب حمل أشياء خطرة ؟

## تساقط اشياء من السيارة :

يغطى التأمين الاجبارى الفـرنسى[1] الحـوادث الناجـمـة عن انفصـال اجزاء من السـيارة ( انفـصـال احدى العـجلات مـثلاً ) أو عن تساقط بعض الاشياء التى تحـملها السـيارة . كمـا لو اصاب الشىء المنفصل أو المتساقط أحد المارة ، أو تسـبب ذلك الشـىء فى حـادث سـيارة أخـرى واصـابه ركـابها ، ونـفس الحكم بالنسـبة للحصى أو الحجارة المتطايرة اثر المرور السريع للسيارة .

يغطى التـأمـين بلا شك الحـوادث الناجـمـة عن الاشـيـاء المتساقـطة ، كما هو الحـال فى الفروض السابقة ، لكن التسـاؤل

- مغلقاً بصفة مؤقتة للسباق ) . .Crim. 16 juill. 1987, D.1987, P. 194

مع مـلاحظة أن السـبق المذكـور يخـضـع لنوع من التـامين الخـاص به ..Art R.211-11-4C. ass.

Civ. 2 , 8 mars 1989, Argus, 1989.1151

والجدير بالذكر فى هذا الصدد ان البند ٥ من الشروط العامة لوثيقة التأمين التى اصدرها المشرع المصرى بالقرار الوزارى رقم ١٥٢/١٩٥٥ والمعمول بها فى هذا الصدد ، يقضى بأنه يجوز للمؤمن ان يرجع على المؤمن له بقيمة ما يكون قد أداة من تعويض عن الاضرار التى تقع للغير بمناسبة استخدام السيارة فى السباق أو اختبارات السرعة . مؤدى ذلك ان المؤمن ملزم بتغطية ذلك النوع من المخاطر مع حقه فى الرجوع على المؤمن له لانها لا تدخل فى اطار القسط المدفوع .

(١) انظر المادة R.211-5-2 C. ass.

يثور بصدد الحوادث التى تقع بسبب تلك الاشياء ، بعد سقوطها (١) ، أثناء تواجدها على الطريق ، كسقوط سائل لزج من السيارة يتسبب بعد ذلك فى حادث سيارة أخرى واصابة من فيها . يغطى التأمين ذلك النوع من الحوادث أيضاً بشرط قيام علاقة السببية بين الحادث والاشياء التى سقطت (٢) ، أى ان التأمين مرتبط ، طبقاً للقواعد العامة ، بانعقاد مسئولية حارس السيارة . وهذا هو مناط الحكم فى القانون المصرى حيث تستقر محكمة النقض على أن « التزام شركة التأمين بدفع مبلغ التعويض للمضرور لا يستلزم سوى ان تكون السيارة التى وقع منها الحادث مؤمناً عليها لديها وان تثبت مسئولية قائدها عن الضرر ... » (٣)، ومن ثم فاننا نرى تغطية التأمين للاضرار الناجمة عن الحوادث السابقة لانها تدخل فى عموم النصوص السابقة(٤) .

### عمليات شحن وتفريغ السيارة :

ان الحوادث التى تقع أثناء عمليات شحن وتفريغ المركبة كانت

---

(١) انظر فى التفرقة بين الاشياء المتساقطة والاشياء التى سقطت :

Sicot et Margeat , objet tombant et objet tombé, Ass. fr., 1967, P. 545.

(٢) حيث يمكن نفى السببية من خلال اثبات خطأ السائق المضرور وذلك بتقديم الدليل على امكان تفادى تلك الاشياء المستقرة على الطريق ، وذلك بخلاف الحال بالنسبة للاشياء المتساقطة التى يفاجأ بها المضرور ويصعب عليه تفاديها .

Civ. 15 juin 1966, R.G.A.T., 1967, P. 82- Civ. 27 oct., R.G.A.T., 1969, P536.

(٣) نقض ١٩٧٨/٦/٢٩ المجموعة س٢٩ ص١٦١٢.

(٤) انظر ما سبق ص ٢٨.

نفس المعنى سعد واصف ، المرجع السابق ص ٥٧.

مستبعدة صراحة ، فى القانون الفرنسى(١) من نطاق التأمين الاجبارى عليها ، الا ان المشرع عدل عن ذلك حديثاً وأدخلها بنص صريح (٢) ، فى نطاق التأمين المذكور .

وقد كانت الحكمة من استبعاد ذلك النوع من الحوادث من نطاق التأمين الاجبارى على السيارة انها تدخل ضمن المخاطر التى يغطيها نوع آخر من التأمين (٣) ، ومن ثم فليس هناك مبرر لخلق نوع من التنازع بين نوعى التأمين (٤) . أضف الى ذلك ان تلك الحوادث غير مرتبطة بالقيادة أو بالسيارة سواء فى حركتها أو فى سكونها ، بل هى ناجمة عن عمليات الشحن والتفريغ المنفصلة عن السيارة والمرتبطة بفعل الانسان أو بآلات أخرى ، والتى تتم ، غالباً ، فى أماكن بعيدة عنها (٥) .

لعل هذا التصور النظرى كان له ما يبرره فى ظل النظام التقليدى لتلك العمليات ، أما الآن وقد تطور ذلك النظام على نحو

---

= ومن الصعب قيام علاقة السببية بين الحادث والاشياء التى سقطت اذا كانت هذه الاشياء قد تركت على الطريق وتم التخلى عنها نهائياً .

Y. Lambert-Faivre , op. cit . P. 433.

ويتحفظ القضاء عموماً فى هذا الصدد ، حيث ذهبت محكمة النقض الى ان الحادث الناجم عنه اختلال عجلة قيادة السيارة بسبب التربة اللزجة التى سقطت من الجرار يتعلق بالمسئولية المهنية للسائق وليس بتأمين السيارة .

Civ.1,15 jan. 1980, R.T.D.Civ. 1980.776, obs . Durry - Civ. 7 déc. 1982, R.G.A.T., 1983, P. 378.

(١) Art. R.211-8 C.ass

(٢) Décret du 9 juin 1983.

(٣) assurance R.C.- exploitation .

(٤) Civ. 1,2 juil. 1979, D. 1980, P. 515 obs. Berr et Groutel - Lyon , 18 mars 1976, R.T.D.Civ., 1976, P. 791, obs. Durry.

(٥) A. Besson, les conditions générales ... op. cit. P. 40.

أصبح مرتبطاً بالمركبة سواء فى حركتها أو فى سكونها ، فانه يصعب ، فى كثير من الحالات ، الفصل بينهما بسهولة ، مما أدى الى خلق الكثير من المنازعات فيما يتعلق بانفصال أو بارتباط الحادث بالسيارة وخضوعه بالتالى ، لأى من نوعى التأمين ، مما قد يعرض حقوق المضرور للضياع . فالمركبة ، غالباً ، ما تكون مزودة بأجهزة ذاتية تقوم بعمليات الشحن والتفريغ . ويتم أحياناً عمل ممر من فوق السيارة الى الارض أو الى مكان أخر لتمر عليه البضاعة على نحو يصعب معه التمييز بين الحادث الذى يقع أثناء وضع البضاعة أو رفعها من السيارة . والحادث الذى يقع بعد ذلك . أضف الى هذا ان عمليات الشحن والتفريغ لا تتم فى بداية الرحلة ونهايتها فقط بل قد تتم أثناء ذلك بسبب تعطل المركبة (١) .

وأخيراً فان الحادث قد يقع بسبب سوء شحن البضاعة على ظهر المركبة ، كما لو كانت تجاوز حافتها على نحو يعرض المارة أو السيارات المجاورة للمخاطر .

أمام تلك الاعتبارات ، حسناً فعل المشرع الفرنسى باخضاعه كل حوادث شحن وتفريغ المركبة للتأمين الاجبارى عليها (٢). ونرى اعمال نفس الحكم فى القانون المصرى ، دون حاجة الى نص خاص ، لان الصياغة العامة للنصوص القائمة تسمح بذلك(٣) ، بل ان حماية المضرور من تلك المخاطر تستوجب تغطيتها بالتأمين المذكور ، نظراً لعدم وجود نوع أخر من التأمين الالزامى عليها .

---

(١) A. Besson , op. cit.

(٢) Y. Lambert-Faivre, op. cit. P. 434.

(٣) نفس المعنى سعد واصف ، نفس الموضع .

**الانفجار والحريق :**

ينص القانون الفرنسى صراحة على ان التأمين الاجبارى يضمن تعويض الاضرار التى تنجم عن انفجار أو حريق السيارة أو ملحقاتها أو الاشياء التى تحملها . ويمتد الضمان ليشمل كافة الاضرار الجسدية والمادية التى تقع للغير فى هذا الصدد (١) . ويستقر قضاء محكمة النقض على ذلك سواء وقع الحريق أو الانفجار أثناء سير السيارة(٢) أو أثناء توقفها (٣).

ونرى اعمال نفس الحكم فى القانون المصرى استناداً الى عموم النص (٤)حيث يغطى التأمين كل حوادث السيارة أياً كان نوعها ، ولا شك ان حوادث انفجار أو حريق السيارة تندرج تحت لواء النص . ولكن الامر يقتصر على تعويض الاضرار الجسدية دون المادية (٥) .

---

(١) art. R. 211-5 C. ass., ancien art. 4, d. 7 jan. 1959, modifié d. 7 jan. 1986, art.4.

(٢) Crim. 16 juill. 1987, R.T.D.Civ. 1987-770- Civ.2, 13 jan. 1988, Bull. Civ. 11,n.11

- 10 mars 1988, Bull.Civ. 11, n. 59.

(٣) Civ. 2, 19 fév. 1986, Bull Civ. 11, n. 18-5 juin 1991, R.T.D.Civ. 1991. 549.

يتعلق الحكم بعدة مقطورات زراعية محملة بعشب جاف ، متواجدة بفناء محاط بأبنية شب حريق فى حمولة احداهن وامتد الى الاخريات والمبانى .

Civ. 2, 19 fév.1986, Bull. Civ. 11, n. 18.

يتعلق الحكم باصابة أحد المارة باللهب المتطاير من السيارة عندما فتح السائق الغطاء بعد أن توقف على جانب الطريق اثر تصاعد الدخان منها .

(٤) انظر ما سبق ص ٢٨ .

نفس المعنى سعد واصف . نفس الموضع .

(٥) انظر بحثنا السابق .

### نقل الاشياء الخطرة :

ان من شأن نقل الاشياء الخطرة مضاعفة الاضرار الناجمة عن حوادث المرور ، لذا حرص المشرع الفرنسى ، رغبة منه فى حماية المضرور ، على تغطية التأمين لتلك المخاطر ، الا انه نظراً للطبيعة الخاصة للمخاطر المذكورة ، اخرجها القانون من نطاق التأمين الاجبارى العادى واخضعها لنوع آخر من التأمين الملزم (١) . ويستوى فى ذلك أن يتعلق الامر بنقل مواد مشعة أو كيميائية خطرة (٢) أو مواد قابلة للاشتعال أو الانفجار(٣) . تخرج مسئولية الناقل عن المخاطر المتعلقة بنقل تلك المواد من نطاق التأمين الاجبارى على السيارة على أن تدخل تحت لواء تأمين آخر ملزم يتطلب تعريفه خاصة به (٤).

ونفس الحكم بالنسبة لمخاطر المواد الذرية حيث يخضع نقل تلك المواد وما يتعلق بها من معدات الى التأمين الخاص بها(٥) .

وينبغى ملاحظة ان الاضرار التى يتسبب فيها سائق سيارة عادية نتيجة اصطدامه بسيارة محملة بتلك المنتجات يغطيها التأمين الاجبارى العادى الخاص بتلك السيارة ، حيث يقتصر الاستبعاد السابق على مسئولية ناقل المنتجات المذكورة(٦) .

---

(١) Y. Lambert-Faivre, Assurance des entreprise , Dalloz , 2eme éd., n. 653 , 718.

(٢) art. R. 211-11-1 C. ass.

(٣) art. R. 211-11-3 C, ass.

(٤) Y. Lambert-Faivre, Droit des assurance , P. 435.

(٥) art. R. 211-8-3 C. ass.
وينظم هذا التأمين كل من اتفاقية باريس المنعقدة فى ٢٩ يوليو ١٩٦٠ والقانون الفرنسى الصادر فى ٣٠ اكتوبر ١٩٦٨ . Y. Lambert -Faivre, Assurances ...., op. cit . n. 697

(٦) Y. Lambert-Faivre, Droit ..., op. cit . n. 741.

لم يواجه المشرع المصرى ، للاسف ، المخاطر المذكورة بنصوص خاصة ، لذا فانها تدخل ، بلا شك ، فى نطاق التأمين الاجبارى على السيارة اذا تعلق الامر بحوادث نجمت عن نقل المواد الخطرة حيث تندرج تحت عموم النص السابق(١). وتلك النتيجة وان كان من شأنها حماية حقوق المضرور ، الا انها تنطوى على اجحاف بشركات التأمين التى تجد نفسها ملزمة بتغطية مخاطر كبيرة من هذا القبيل دون أن تكون قد تقاضت أقساط تتناسب معها حيث تلتزم الشركات المذكورة بجدول تعريفة اسعار التأمين الصادر فى هذا الصدد ، والذى لم يرد فيه سعر خاص بتأمين المخاطر موضوع البحث (٢).

ولعل المخرج أمام تلك الشركات هو امكان رجوعها على المؤمن له بقيمة ما تكون قد أدته من تعويض اذا ثبت ان التأمين قد عقد بناء على ادلاء المؤمن له ببيانات كاذبة أو اخفائه وقائع جوهرية تؤثر فى حكم المؤمن على قبوله تغطية الخطر أو على سعر التأمين أو شروطه ، أو إذا استعملت السيارة فى غير الغرض المبين برخصتها أو وضع حمولة أكثر من المقرر لها (٣) .

ونرى أن رجوع المؤمن على المؤمن له ، فى الفرض السابق ، غير مقبول الا اذا استخدم هذا الاخير السيارة المخصصة لنقل الاشخاص فى نقل المواد الخطرة ، أما اذا كنا بصدد سيارة نقل فانه يستطيع ان ينقل فيها ما يشاء من بضائع ومهمات دون أن ينسب اليه غش أو اخفاء بيانات ، فلا تفرض عليه وثيقة التأمين التزامات معينة فى هذا الصدد .

---

(١) انظر ما سبق ص ٢٨ .

(٢) انظر القرار الوزارى رقم ٣١٩ لسنة ١٩٨٥ الصادر بتعديل القرار رقم ١١٣ لسنة ١٩٨٢ والقرار ١٤ لسنة ١٩٧٥ المحدد للجدول المذكور .

(٣) وذلك طبقاً للبند ٥ من الشروط العامة لوثيقة التأمين المحددة بالقرار الوزارى رقم ١٥٢ لسنة ١٩٥٥ والمعمول بها فى هذا الصدد .

لذا فـانه من الاجـدر بالمشــرع أن يتـدخل لادراج تلك الحـالة ضـمن الجدول الخـاص بتحـديد تعـريفة اسـعار التـأمين الاجبارى ويحدد فيه السعر الذى يتناسب مع ذلك النوع من المخاطر .

**الخلاصة :**

نخلص مما سبق ان التأمين الاجبارى يـغطى المسئولية المدنية الناشـئة عن الوفاة أو عن أية اصابة بدنية تنجم عن حوادث السـيارة المؤمن عليـها . « ونظراً لان عـبارة (حـوادث السـيـارة ) قد جـاءت عامـة ومطلقة ولم يرد فى قـانون المرور أو قانون التأمين الاجبارى أى نص يقـيدها أو يقصـرها على حـالات مـعينة مـحـددة ومن ثم يتعين تفسـيرها تفسيراً واسـعاً لتشـمل كل ما يتصـور حدوثه من السـيـارة من حـوادث تصـيب الاشـخـاص فى أرواحـهم أو ابدانهم ، سـواء كان الضـرر الذى لحق المضـرور قد وقع أثناء تحـرك السـيارة أو سيـرها أو وقوفـها فى الطريق أو وقـوف سـيارة نقـل الركاب فى المحطات المعـدة لذلك سـواء كان الحـادث قد وقع أثناء نـزول الركاب أو صـعودهـم اليـهـا أو أثناء عمليـات شـحـن سـيـارة النقل أو تفـريغ حمـولتها أو اصـلاح السـيارة أو تزودها بـالوقـود ، وسـواء كان سـبب الحـادث انفجـار أحد اطارات السيارة أو حريق شب فى مـحـركها أو فى حمـولتها أو تصـادمها مـع سيارة أخرى أو اصطدامها بشـجرة أو سقوطها فى نهر أو ترعة أو انقلابها (١) . فاذا ترتب عـلى ذلك وفـاة شـخـص أو أكثر أو اصـابته فى جـسـمـه فان شـركة التـأمين تغطى المسئولية المدنية الناشـئة عن حادث السيارة » (٢) .

واذا كان حادث المرور يتسـع ليشـمل كل تلك الصـــور ، الا أن

---

(١) مثال ذلك استئناف اسكندرية ٣٧/٤٤ق فى ١٩٨٩/٢/١٥ حيث يتعلق الحادث بسيارة أجرة انقلبت فى الماء بسبب قيادتها بحالة خطرة مما أدى الى غرق بعض الركاب .

(٢) السيد خلف محمد ص ٣٢٤.

جوهره يكمن فى تدخل السيارة فى ذلك الحادث بأى وجه من الوجوه ، أى يكون لها دوراً ما فى وقوعه . ويعد هذا الدور - من حيث المبدأ - قرينة على مسئولية القائد والتزام المؤمن ، بالتالى ، بتعويض الاضرار البدنية الناجمة عن الحادث . لذا تبدو أهمية دراسة ذلك الدور من خلال تتبع الفرض المختلفة التى تعرض فى هذا الصدد سواء فى حالة تحرك السيارة أو فى حالة توقفها .

# الباب الأول

## تدخل السيارة المتحركة في الحادث

لعل الصورة الغالبة لحوادث السيارات تتمثل فى وجود احتكاك أو تصادم بين السيارة المتحركة والمضرور ، ولكن تلك السيارة يمكن أن تتدخل بطريقة أو بأخرى فى وقوع الحادث بالرغم من انفصالها مادياً عنه أى بالرغم من عدم ملامستها لجسم أو لسيارة المضرور .

# الفصل الأول

## احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور

يتحقق الاحتكاك المذكور فى أحد فرضين : حادث السيارة الواحدة ، حادث تصادم أكثر من سيارة .

# المبحث الأول

## حادث سيارة وحيدة متحركة

نحن أمام فرض بسيط يقع فيه الحادث من سيارة متحركة واحدة ، ولا يكون لأى مركبة أخرى دخل فى وقوعه ، ويتمثل غالباً فى انقلاب السيارة على الطريق أو اصطدامها بعقبة مادية أو بأحد المارة . ويلحق الضرر بالركاب أو المارة من خلال الاتصال المباشر بين السيارة والمضرور ، أى الاحتكاك المادى بينهما .

يبدو الفارق واضحاً ، فى هذه الصورة ، بين القانون الفرنسى والقانون المصرى .

# المطلب الأول

## حادث سيارة وحيدة متحركة في القانون الفرنسي

لعل هذا الفرض هو الاكثر بساطة لدى القضاء ، حيث يستقر على وجود قرينة قاطعة (١) مؤداها ان مجرد تحقق التلامس أو الارتطام (٢) بين المضرور والسيارة المتحركة (٣) يعد

---

(١) "Présomption irréfragable "

(٢) "Contact"

(٣) "Vehicule en mouvement"

ويستوى فى ذلك أن تكون حركة السيارة تلقائية أم مدفوعة بواسطة مركبة =

دليلاً على تدخلها فى الحادث (١) ومسئولية قائدها ، بالتالى ،عن

الضـرر . ويكفى لقيـام القـرينة ان يثبـت المضـرور وجـود التلامس من جـهة وان هذا التلامس قد تم والسـيارة فى حـالة حركة من جهة أخرى . ولا مجال ، فى هذا الصـدد ، للحديث عن رابطة السببية ، حيث لا يشترط لاستحقاق التعويض تقديم الدليل على وجود تلك الرابطة بين فعل السيارة والضـرر . ويبدو ذلك بوضـوح مـن عبـارات محكمـة النقـض (٢) والاعمـال

---

-أخرى . فبصدد قضية دفعت سيارة مجهولة أخرى متوقفة بانتظام لتصطدم بثالثة متوقفة كذلك بالقرب منها فاصابتها بأضرار . رفض حكم أول درجة طلب تعويض اضرار السيارة الثالثة الموجه ضد قائد السيارة الثانية لان تلك الأخيرة لم تكن متوقفة بطريقة تعرقل حركة المرور . ادانت محكمة النقض ذلك الحكم لان تلك السيارة تعتبر متدخلة فى الحادث حيث اصطدمت بالسيارة الثالثة وهى فى حالة حركة .

Civ. 2,21 mai 1990, D. 1991, P. 123 note J.L. Aubert : "Est impliqué dans une collision toute véhicule terrestre à moteur en mouvement qui participe materiellement à la réalisation du dommage et , spécialement , le vehicule en stationnement qui est projécté sur un autre par un troisième" .

(١) "impliquée dans l'accident" .

حيث قضى بتعويض احد المارة الذى سقط جريحاً اثر مرور السيارة ، حيث ثبت احتكاكها به وبالتالى تدخلها فى الحادث .

Civ.2,10 avr. 1991, D. 1991. I.R., P. 159 : ".... Constate qu'il a eu contact entre l'automobile en mouvement et le piéton, d'ou il resulte que le vehicule est impliqué dans l'accident ".

(٢) Civ. 2, 20 avr. 1988, Bull. Civ.11 n. 89- 19 fév. 1986, Ibid , n. 19 : "Doit être Cassé l'arrêt qui a déclaré que le cyclomoteur n'avait pas joué aucun role Causal , alors qu'il était nécessairement , impliqué dans l'accident ")

يتعلق الحكم بدراجة بخارية تسير بجانب صبية عمرها ١٥ سنة ، تعلق منديلها ، لسوء الصدفة بالعجلة الخلفية فسقطت على الارض وأصيبت ، رفضت محكمة الموضوع طلب تعويض الفتاة لان الدراجة لم يكن لها سوى دور سلبى فى وقوع الضرر ، ولم تلعب أى دور مسبب فى وقوع الحادث . أدانت محكمة النقض الحكم وقضت بتدخل الدراجة فى الحادث ولو لم تكن هى السبب فى ذلك .

التحضيرية لقانون ٥ يوليو ١٩٨٥ (١) .

ويندرج تحت هذا الفرض الغالبية العظمى من حوادث الطريق سواء تلك التى تقع للمارة أو للركاب ، ونضمن فيها التعويض الكامل لكل المضرورين خاصة وان القانون السابق قد نص صراحة على انه ليس بوسع السائق أو الحارس التخلص من المسئولية قبل المضرور استناداً الى القوة القاهرة أو فعل(١) الغير(٢) . بل ان خطأ المضرور نفسه لم يعد يحتج به الا فى أضيق

---

(١) حيث ورد فيها انه « يجب أن تؤخذ كلمة impliqué بمعناها الاكثر اتساعاً ، حيث يكفى لتطبيق القانون - أن تتدخل المركبة فى الحادث تحت أى شكل وفى أى وقت ، ومن ثم لا ينبغى البحث عما اذا كان لها دور مسبب ، ايجابى أو سلبى فى وقوعه .

Le terme "impliqué" doit être entendu dans un sens "volontairement très large" : il suffit "qu'un véhicule trrestre à moteur soit intervenu à quelque titre que se soit ou à quelque moment que ce soit " dans la réalisation de l'ac cident , et l'on ne devrait pas avoir à discuter du rôle causal ou non , actif ou ,passif du véhicule pour déterminer le champ d'application du texte " Badinter (اسم وزير العدل الذى نسب اليه القانون)J.O. déb.Sénat , 11 avr. 1985, P. 193.

(١) انظر نص المادة ٢ من القانون ، وانظر بحثنا ، المضرور المستفيد من التأمين الاجبارى على السيارة .

(٢) لم تعتبر المحكمة الظهور المفاجىء لكلب ضال على الطريق السريع Civ. 2, 6 nov. 1985 , Bull. Civ. 11, n. 166. سبباً لاعفاء السائق من الالتزام بتعويض المضرور ، بينما كانت تذهب عكس ذلك بمناسبة نفس الواقعة قبل صدور القانون الحالى . Civ. 2, 23 nov. 1983 , Bull. Civ. 11 n. 187.

ونفس الحكم فى حالة تواجد ، غير عادى ، لطبقة من الجليد على الطريق ، فبالرغم من ان الواقعة غير متوقعة ولا يمكن تفاديها الا ان ذلك لا يحتج به على المضرور Civ. 2, 17 mars 1986, J.C.P. 1986. IV, 153.

وانظر عكس ذلك قبل القانون Crim. 19 déc. 1978, J.C.P. 1980.11.192 note Alvarey .

=

الحدود(١) .

ولعله من المفيد فى هذا المقام مقارنة القضاء الحديث المستند الى القانون المذكور بالقضاء السابق ، على صدور هذا القانون ، والذى كان يستند الى نص المادة ١٣٨٤/١ التى تتناول مسئولية حارس الاشياء ، مقرراً مسئولية الحارس عن تعويض الضرر اذا اثبت المضرور مجرد احتكاكه بالشىء المتحرك ، فذلك يعد قرينة على ان هذا الشىء قد لعب دوراً ايجابياً فى احداث الضرر (٢). وهذا القضاء ، وان اتصف بالعمومية ، الا انه قد صدر فى اغلب الاحوال بمناسبة حوادث السيارات (٣) ، بل ولعل تلك الحوادث هى الدافع الرئيسى وراء النتائج التى توصل اليها القضاء السابق من خلال تطور تفسير نص المادة ١٣٨٤/١ (٤) . ولا شك ان التدخل التشريعى الحديث جاء تتويجاً للتطور القضائى الملحوظ

---

=وانظر فيما يتعلق بسلوك الغير ، الغير متوقع ، ولا يمكن دفعه ، ومع ذلك لا يحتج به على المضرور .

Civ. 2, 6 nov. 1985, Bull . Civ. 11, n. 167.

وذلك عكس القضاء السابق الذى كان يعتبر ذلك السلوك سبباً للاعفاء من المسئولية . Civ. 2, 25 nov. 1981 , Bull Civ. 11. n. 205 - 18 juill. 1984, Bull Civ. 11. n. 137

(١) انظر ما يلى ص٤٧.

(٢) Civ.2,22 juin, J.C.P. 1977. IV. P. 225- 5 oct. 1977, Ibid , P. 285.

(٣) G. Viney, la responsabilité .... op. cit ., n. 653.

وانظر مثال ذلك Civ. 2, 28 nov. 1984, J.C.P. 11.20477

(٤) فقد توسع القضاء فى تفسيرها من حيث النطاق والمضمون على نحو يتفق مع مقتضيات الحياة العملية المتطورة ، وتوصل بذلك الى نتائج تخالف تماماً مراد الشارع واضع النص أنذاك . انظر فى ابعاد ذلك التطور

H., L. et Mazeau, traité théorique et pratique de la responsabilité Civile , 6eme éd. T.11, P. 192 et s.

فى هذا الصدد (١) ، الا ان المشرع قد ذهب ، فى تطوره ، الى مدى بعيد حيث خرج من نطاق المسئولية ليدخل فى نطاق الضمان من خلال استبعاد فكرة السببية (٢) . فالقضاء السابق يرتكز على رابطة السببية بين خطأ الحارس المفترض والضرر ، حيث يستطيع الحارس نفى تلك الرابطة والتخلص من المسئولية عن طريق اثبات السبب الاجنبى(٣) . وهنا يكمن الفارق الجوهرى بين القضاء المذكور والقانون الحديث الذى يغفل تماماً دور السببية من خلال استبعاد امكانية الاحتجاج على المضرور بدور السبب الاجنبى .

## المطلب الثاني

## حادث سيارة وحيدة متحركة في القانون المصري

تظل المسئولية عن حوادث السيارات خاضعة لقواعد المسئولية عن الاشياء التى تعبر عنها المادة ١٧٨ مدنى بقولها :« كل من تولى حراسة اشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الاشياء من ضرر ، ما لم يثبت ، أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبى لا يد له فيه ، هذا مع عدم الاخلال بما يرد فى ذلك من أحكام خاصة » . ولا شك أن السيارة آلة ميكانيكية تستوجب حراستها عناية خاصة ، ومن ثم تثبت مسئولية حارسها عما يقع منها من اضرار . وتنعقد تلك المسئولية،من حيث المبدأ ، بمجرد تدخل السيارة فى الحادث .

---

(١) انظر بصفة خاصة Civ.2,21 juill. 1982 , D. 1982, P. 201 Comm. G. Viney الذى قرر ، كقاعدة عامة ، عدم تأثير خطأ المضرور على حقه فى التعويض .

(٢) انظر ما سبق ص ٤٤ .

(٣) قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المضرور . انظر القضاء المشار اليه سابقاً ص ٤٥ هامش ٢.

ولا تثور صعوبة ، بصدد الفرض موضوع البحث ، أى فى حالة اشتراك السيارة المتحركة مادياً فى احداث الضرر ، حيث يثبت ذلك من خلال وجود اتصال أو احتكاك مادى بينها وبين المضرور ، فيعد هذا قرينة على علاقة السببية بين السيارة والضرر ، أى أن فعل السيارة ذاته هو السبب فى احداث الضرر . وتنعقد ، بالتالى مسئولية القائد بوصفه المكلف بحراستها من حيث المبدأ (١) .

يتضح من ذلك أن مسئولية قائد السيارة عن الضرر تقوم بمجرد وجود رابطة السببية بين السيارة والضرر ، وتثبت تلك الرابطة من خلال اثبات الاتصال أو الاحتكاك المادى بين السيارة المتحركة والمضرور ، فقد جعل المشرع من حدوث الضرر دليلاً على افلات السيارة من حراسة قائدها وعلى ان هذا الافلات كان السبب فى احداث الضرر ، فالقائد ملتزم بتحقيق نتيجة هى عدم احداث السيارة ضررا لأحد ، فاذا حدث ضرر لم تتحقق النتيجة

---

(١) وينبغى ملاحظة أن التأمين الاجبارى يتسم بالطابع العينى أو الموضوعى حيث يغطى الاضرار البدنية التى تحدثها السيارة للغير أياً كان شخص قائدها ، وتؤكد محكمة النقض ذلك بقولها : مفاذ نص المادة ١٨ ، ١٩ من القانون ١٩٥٥/٦٥٢ ان نطاق التأمين من المسئولية يمتد لتغطية المسئولية المدنية الناشئة عن فعل المؤمن له ومن يسأل عنهم وغيرهم من الاشخاص على حد سواء ولو لم يكن هذا الغير تابعاً لصاحب السيارة أو لم يكن قد صرح له بقيادتها ( بما فى ذلك اللص أو المغتصب ) ، ولما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر وقضى برفض الدعوى قبل شركة التامين تأسيساً على مجرد انتفاء مسئولية صاحب السيارة عن التعويض ورغم ثبوت المسئولية الجنائية لمن كان قائداً للسيارة - المؤمن عليها لديها - عن الحادث فانه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يستوجب نقضه ( نقض ١٩٨٣/٦/٣٠ طعن ٤٩٠ س٥٠ق - ١٩٨٣/١١/٢٤ طعن ١٣٦٩ س ٤٧ق ( أحمد شرف الذين ، ص ٤٢٢ )

وطبقت نفس المبدأ فى حكم أخر : « ..... ولما كان ذلك وكان الحكم المطعون فيه قد خالف هذا النظر وقضى برفض الدعوى قبل شركة التأمين استناداً الى انتفاء مسئولية المؤمن له لثبوت عدم تبعية قائد السيارة له ، فانه يكون قد أخطأ فى تطبيق القانون بما يوجب نقضه ( نقض ١٩٨١/٤/١٣ المجموعة س ٣٢ ص١٢٣٦) .

وهذا هو الخطأ (١) ، وقد تدخل القانون لجعله مفترضاً لا يقبل اثبات العكس ، ومن ثم فان هذه المسئولية لا تدرأ عنه باثبات انه لم يرتكب خطأ ما وأنه قام بما ينبغى من العناية والحيطة حتى لا يقع الضرر من السيارة التى يتولى حراستها ، وهى لا ترتفع عنه الا باثبات ان وقوع الضرر كان بسبب اجنبى لا يد له فيه(٢) ، وهذا السبب لا يكون الا قوة قاهرة (٣) أوخطأ المضرور أو خطأ الغير (٤) .

---

(١) السنهورى جـ ٢ ص ١٥٤٢ .

(٢) نقض ١٩٧٧/٦/٢٢ المجموعة س٢٨ ص١٤٨٥ - نقض ١٩٨٥/١٢/٥ طعن ١٠٣٣ س٥٢ق مجموعة القواعد القانونية التى قررتها محكمة النقض ، اعداد محمود البناوى جـ ٢ ، نادى القضاة ، ١٩٨٩ ص ١٠٤٤ - نقض ١٩٨٥/١/٢٩ طعن ٦٦٥ س٥١ق (نفس الموضع ) وقد جاء فيه « من المقرر ان مناط المسئولية الشيئية قبل حارس الشىء وفقاً لنص المادة ١٧٨ مدنى وعلى ما جرى به قضاء النقض هو ثبوت فعل الشىء للحادث واحداث الضرر فاذا ما ثبت ذلك اضحى الخطأ مفترضاً فى حق الحارس بحيث لا يدرؤه الا أن يثبت ان وقوع الضرر كان بسبب اجنبى لا يد له فيه ، وترتيباً على ذلك فانه يكون من المتعين لقيام هذه المسئولية أساساً قبل حارس الشىء ان يثبت المضرور ابتداءاً ان الحادث وقع من الشىء ».

(٣) وتشترط محكمة النقض لاعتبار الحادث قوة قاهرة عدم امكان توقعه واستحالة دفعه أو التحرز منه ، وان سقوط الامطار وأثرها على الطريق الترابى - فى الظروف والملابسات التى ادت الى وقوع الحادث فى الدعوى الماثلة من الامور المألوفة التى يمكن توقعها ولا يستحيل على قائد السيارة التحرز منها ( نقض ١٩٧٩/٣/٧ طعن ٧٨٤ س ٤٥ق مشار اليه فى السنهورى جـ ٢ ص ١٢٢٧ هـ ٢ ) .

(٤) ومن المقرر قانوناً ان فعل الغير أو المضرور لا يرفع المسئولية عن الاعمال الشخصية أو يخفف منها الا اذا اعتبر هذا الفعل خطأ فى ذاته وأحدث وحده الضرر أو ساهم فيه ( نقض ١٩٦٨/٤/٢ المجموعة س ١٩ ص ٦٨٩ ) . والاصل ان خطأ المضرور لا يرفع المسئولية وانما يخففها ولا يعفى المسئول استثناء من هذا الاصل الا اذا تبين من ظروف الحادث ان خطأ المضرور هو العامل الاول فى احداث الضرر الذى اصابه وانه بلغ من الجسامة درجة بحيث يستغرق خطأ المسئول ( نقض جنائى ١٩٦٨/١/٢٩ المجموعة س١٩ ص١٠٧ ) . « واذا كان خطأ الغير هو السبب الوحيد للضرر=

يترتب على ذلك نتيجتان هامتان :

**الاولى** : ليس هناك جدوى من وراء تقييم سلوك السائق لتقدير ما اذا كان هذا السلوك يشكل خطأ من عدمه ؛ فالسائق مسئول مدنياً بمجرد وقوع الضرر من فعل السيارة دون حاجة لاثبات الخطأ فى جانبه (١) . ولعل المجال المفتوح أمام المحكمة هو مناقشة دفاع الحارس المتعلق بنفى رابطة السببية بين السيارة والضرر ، تلك الرابطة المفترض قيامها بمجرد ثبوت الاتصال أو الاحتكاك المادى لها مع المضرور .

وبالرغم من ذلك ، فانه من الملاحظ عملاً ان القضاء يضطر فى أغلب الاحيان لمناقشة مسلك قائد السيارة للتعرف على وجه الخطأ فيه سواء بمناسبة دور السبب الاجنبى ومدى مساهمته فى

---

= انتفت مسئولية من ينسب اليه الحادث لانقطاع رابطة السببية ، اما اذا كان قد ساهم مع خطأ الاخير فى وقوع الضرر الزم المدعى عليه بكامل التعويض وكان له الرجوع على الغير بقدر مساهمته ».

محمد كمال عبد العزيز ، التقنين المدنى فى ضوء القضاء والفقه ، ١٩٨٠ ، جـ ١ ص٥٦٥ . ومن الامثلة المتداولة أمام المحاكم لخطأ المضرور الظهور المفاجىء على مسافة قريبة من السيارة ( عدة أمتار ) نقض جنائى ١٩٦٤/١٠/١٢ المجموعة س١٥ ٥٦٨ ، ١٩٦٦/٤/٢٥ س١٧ ص٤٧٥ .

ويجب الا يكتفى الحكم فى بيان خطأ المضرور بعبارة مجملة تتضمن انه لم يكن حريصاً فى سيره دون أن يكشف عن مظاهر عدم هذا الحرص وعن الاعمال التى وقعت من المضرور واعتبرها الحكم عدم حرص منه ودوم أن يبين المصدر الذى استمد منه هذه الواقعة أو يقيم الدليل عليها والا كان مشوباً بالقصور ( نقض ١٩٦٣/١٢/١٢ المجموعة س١٤ ص١١٥٦) .

(١) وذلك بخلاف الحال بالنسبة للمسئولية الجنائية حيث لا يعتبر مجرد مصادمة السائق للمجنى عليه بالسيارة قيادته دليلاً على الخطأ ، وينبغى على الحكم ان يستظهر سلوك السائق أثند قيادة السيارة ويبين موقف المجنى عليه وكيفية عبوره الطريق لتسنى بيان مدى قدرة السائق فى الظروف التى وقع فيها الحادث على تلافى اصابة المجنى عليه واثر ذلك كله على قيام رابطة السببية أو انتفائها : نقض جنائى ٢ ١٩٧٤/٦ المجموعة س٢٥ ص٥٣٦ ، ١٩٧٩/٤/١٦ المجموعة س٣٠ ص٤٨٦.

وقوع الضرر (١) أو بصدد تحديد مسئوليته الجنائية (٢) . ولا شك فى خطورة هذا المسلك على حقوق المضرور خاصة وانه

---

(١) مثال ذلك : « اذا كان تقدير الخطأ المستوجب لمسئولية مرتكبه جنائياً أو مدنياً مما يتعلق بموضوع الدعوى ، وكانت المحكمة قد استخلصت من الادلة السائغة التى أوردتها أن الحادث يرجع الى خطأ المجنى عليه وحده بنزوله من السيارة قبل وقوفها ، وان المتهم لم يرتكب ثمة خطأ يستوجب مساءلته ...» نقض جنائى ١٩٧٤/١٢/٢ المجموعة س٢٥ ص٧٩٢.

« ولما كان الحكم بعد أن دلل على خطأ الطاعن المتمثل فى محاولته اجتياز سيارة أمامية بانحرافه الى حافة الجسر فى أقصى اليسار وفى طريق ضيق سبق أن مر منه ولا يسمح بمرور سيارتين بغير حذر بالغ ، مما أدى الى انقلاب السيارة - استظهر رابطة السببية بين هذا الخطأ والنتيجة التى حدثت ورد على ما أثاره الطاعن من دفاع موضوعى بما يفنده ... وكان ما أورده الحكم من تدليل سائغ على ثبوت نسبة الخطإ الى الطاعن وحصول الحادث نتيجة لهذا الخطأ ينتفى به فى حد ذاته القول بحصول الحادثة نتيجة حادث قهرى وهو انهيار جزء من الجسر فجأة ذلك انه يشترط لتوافر هذه الحالة الا يكون للجانى يد فى حصول العذر أو فى قدرته منعه ...» نقض جنائى ١٩٦٥/١/٤ المجموعة س١٦ ص٤ .

(٢) من المقرر ان السرعة التى تصلح أساساً للمساءلة الجنائية فى جريمتى القتل والاصابة الخطأ ليست لها حدود ثابتة وانما هى التى تجاوز الحد الذى تقتضيه ملابسات الحال وظروف المرور وزمانه ومكانه ... . وإذ كان الحكم قد استخلص فى تدليل سائغ ان سرعة السيارة قيادة الطاعن قد تجاوزت الحد الذى يقتضيه السير فى الطريق بسيارة محمله هى ومقطورتها بالاسمنت فى ليل ساءت فيه الاحوال الجوية وهطلت الامطار وعلى مرأى منه وعلى بعد خمسين متراً على حدو قوله حادث تصادم أخر - فلا تعقيب عليه . نقض جنائى ١٩٧٧/١١/٧ المجموعة س٢٨ ص٩٢١ - ١٩٧٩١/٤/١٦ المجموعة س٣٠ ص٤٨٦. نقض جنائى ١٩٧٧/١١/٧.

وقضت كذلك بأنه « متى كانت المحكمة قد خلصت من أدلة الثبوت التى اطمأنت اليها القائد السيارة لم يكن يقظاً ولم يتخذ الحيطة الكافية لما لمفاداة الحادث كما فعل من سبقه من قائدى السيارات ورتبت المحكمة على ذلك انه كان يسير بسرعة غير عادية والا كان فى مكنته التحكم فى قيادة السيارة وايقافها فى الوقت المناسب مما أدى الى اصطدامه بالمجنى عليهم واصابتهم نتيجة خطأ المتهم وعدم تبصره مما تتوافر به أركان المسئولية الجنائية فى حقه من الخطإ والضرر ورابطة السببية بينهما » نقض ١٩٨٠/٢/٢٥ المجموعة س ٣١ ص٢٧٨.

يصدر غالباً عن القضاء الجنائى الذى يحوز ، كقاعدة عامة ، الحجية أمام القضاء المدنى (١) .

**الثانية** : يتحمل قائد السيارة عبء المسئولية عن الحادث الذى يقع نتيجة سبب مجهول أو سبب أجنبى لم يتمكن من اقامة الدليل عليه لانه اذا كان المشرع قد اجاز له التخلص من مسئوليته المفترضة عما تحدثه السيارة من ضرر باثبات ان ما وقع كان بسبب اجنبى لا يد له فيه ، الا انه يشترط ان يكون السبب الذى يسوقه لدفع مسئوليته محدداً لا تجهيل فيه ولا ابهام (٢) سواء كان ممثلاً فى قوة قاهرة أم حادث فجائى (٣) أم خطأ

---

(١) مثال ذلك : « اذا كان الحكم قد قضى ببراءة السائق ورفض الدعوى المدنية لانه لم يرتكب خطأ وصار هذا القضاء نهائياً ، فانه لا يكون للطاعنين وهم المضرورون حق مباشر فى المطالبة بالتعويض قبل شركة التأمين - .... نقض ١٥/٢/١٩٧٧ المجموعة س ٢٨ ص٤١٣ .

وانظر فى تفصيل ذلك ما يلى ص ١١٧ .

(٢) نقض ٢٥/٣/١٩٦٥ المجموعة س ١٦ ص٣٩٦.

(٣) مثال ذلك : وإذ كان يبين من الحكم المطعون فيه ان المحكمة خلصت فى استدلال سائغ من وقائع الدعوى ومما انتهى اليه تقرى المهندس الفنى الى ان الحادث وقع نتيجة انفجار اطار السيارة قيادة المطعون ضده فجأة مما أدى الى فقدان السيطرة على أجهزة التحكم بالسيارة وانحرافها يساراً فمن ثم يكون الحادث الذى ترتب عليه اصابات المجنى عليهم سببه الوحيد الحادث الفجائى والقوة القاهرة الامر الذى تنعدم معه علاقة السببية ولا تتحقق به المسئولية ... لما كان ذلك وكانت الأوراق خلواً من اى دليل على ان حمولة السيارة كانت زائدة عن المقرر لها ، فان ما يثيره الطاعنون فى هذا الشأن يكون على غير أساس . نقض ١٣/٥/١٩٨٥ المجموعة س ٣٦ ص٣٩١.

وعلى العكس من ذلك قضت بأنه لما كان الحكم ثد اثبت بالأدلة السائغة ان الحادث وقع بناء على خطأ السائق وارجع انفجار عجلة السيارة الى تجاوزه السرعة التى تقتضيها ظروف الحال وقت وقوع الحادث وكان يشترط لتوافر الحادث القهرى الا تكون للجانى يد فى حصول الضرر أو فى قدرته منعه فان ذلك ينتفى معه القول بحصول الواقعة عن حادث قهرى . نقض ٢٢/١١/١٩٧٩ المجموعة س ٣٠ ص٨٢١ . ونفس الحكم فى حالة انهيار جزء من الجسر فجأة حيث ثبت خطأ السائق فى محاولته اجتياز سيارة أمامية بانحرافه الى حافة الجسر فى أقصى اليسار وفى طريق ضيق مما أدى =

المصاب (١) أم خطأ الغير (٢) .

---

-الى انقلاب السيارة . نقض ١٩٦٥/١/٤ المجموعة س١٦ ص٤ .

ونفس الشيء بالنسبة لسقوط الامطار وأثرها على الطريق الترابى حيث يعد ذلك من الامور المألوفة التى يمكن توقعها ولا يستحيل على قائد السيارة المتبصر التحرز منها ( نقض ١٩٨٠/٥/٢٨ المجموعة س٣١ ص١٥٥٩) .

(١) مثال ذلك : لما كان الحكم قد استظهر من أقوال شهود الرؤية ان للمجنى عليه أثناء عدوه عابراً الطريق على مسافة قريبة جداً من السيارة ، وكانت المعاينة لا تنفى وقوع الحادث على هذه المسافة ، ولما كان خطأ السائق فى مخالفة قرار وزير الداخلية فى شأن سرعة السيارات داخل المدن لم يكن فى حد ذاته سبباً فى قتل المجنى عليه فان رابطة السببية بين الخطأ والنتيجة تكون غير متوفرة . نقض ١٩٦٦/٤/٢٥ المجموعة س١٧ ص٤٧٥ . واندفاع المجنى عليه فجأة تجاه السيارة واصطدامه بها ( نقض ١٩٧٠/١١/٨ المجموعة س٢١ ص١٠٦٩ )

(٢) مثال ذلك « ..... واذ كان الحكم المطعون فيه قد استخلص فى تدليل سائغ ن أقوال شهود وما دلت عليه المعاينة ان الطاعن كان يقود عربة كارو يعبر بها عرض الطريق السريع بين القاهرة والاسكندرية دون أن يتحقق من خلوه من السيارات رغم قدومه من طريق زراعى جانبى بها يوفر قيام ركن الخطإ فى جانبه ...» نقض ١٩٧٩/٤/٢٢ س٣٠ ص٤٩٥.

وعلى العكس من ذلك لم تعتد المحكمة بدفاع الطاعن من عدم قيام الجهة الادارية المختصة بتعيين شرطى لتنظيم المرور فى محل الحادث أو وضع مصابيح للاضاءة ليلاً لانه بفرض قيام هذه المسئولية فان هذا لا ينفى مسئولية الطاعن طالما ان الحكم قد أثبت قيامها فى حقه ( نقض ١٩٨٠/٢/٢٥ المجموعة س٣١ ص٧٢٨ .

وقررت كذلك « ... ان الرجوع بالسيارة الى الخلف يوجب على القائد الاحتراز والتبصر والاستيثاق من خلو الطريق مستعيناً بالمرآة العاكسة ومن ثم فلا يرفع عنه ذلك الواجب استعانته بآخر ...» نقض ١٩٧٩/٦/٧ س٣٠ ص٦٤٥ .

## المبحث الثانى
## حادث تصادم أكثر من سيارة متحركة

### المطلب الأول
### حادث تصادم أكثر من سيارة متحركة
### في القانون الفرنسى

رأينا أن تدخل السيارة فى الحادث من شأنه ان يؤدى الى ثبوت مسئولية قائدها قبل المضرور. وان السيارة المتحركة تعتبر متدخلة فى الحادث بمجرد تحقق التلامس أو الاحتكاك بينها وبين المضرور ، بصرف النظر عما اذا كان لها دور مسبب فى وقوع الحادث من عدمه ، أى أن التدخل المادى للسيارة فى حادث المرور يكفى لالزام مؤمنها بالتعويض دون اعتداد بقيام رابطة السببية (١) . ولا شك ان هذا المبدأ يظل على اطلاقه فى حالة تصادم أكثر من سيارة أو اشتراكها فى الحادث ، حيث يثبت التدخل فى حق كل سيارة متحركة مشتركة مادياً فى الحادث بأى صفة كانت (٢) . والتدخل فى الحادث يعد قرينة قاطعة ، لصالح المضرور (٣) ، على التدخل فى الضرر (٤) ، ومن ثم يحق له الرجوع على حارس أو مؤمن أى سيارة لاقتضاء حقه فى التعويض ، ولو لم تكن تلك السيارة هى المتسببة فى ايقاع الضرر(٥) ، فهدف القانون الأول هو ضمان وتسهيل تعويض المضرور ، أما توزيع عبء المسئولية عن الضرر أو تحديد المدين النهائى بالتعويض فامر لاحق يتم حسمه فيما بين

---

(١) انظر ما سبق ص ٤٤ .

(٢) Civ. 2, 16 jan. 1991 , Bull Civ. 11.n.16.

(٣) انظر فى تحديد المضرور المستفيد من التأمين ، بحثنا المشار اليه سابقاً .

(٤) J. Huet, R.T.D.Civ., 1987, P. 780.

(٥) Civ. 2,14 oct. 1987, Bull. Civ. 11.n.199.

حراس أو مؤمنى السيارات المتدخلة فى الحادث ، طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية المدنية (١) .

ففى حادث تصادم رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم من راكب سيارة ضد قائد السيارة الاخرى ، استناداً الى أن تلك الأخيرة لم تتدخل فى الحادث لانها كانت تسير فى طريقها الطبيعى بصورة عادية فاصطدمت بها السيارة التى كان يستقلها المضرور حيث كان قائدها فى حالة سكر فانقلبت به الى الطريق الموازى واصدمت بالسيارة المقابلة ، ومن ثم تقع المسئولية بكاملها على عاتق سائق السيارة المقلوبة(٢) . اجمع الفقه على انتقاد الحكم المذكور لربطه القضاء بالتعويض بتوافر علاقة السببية بين السيارة والضرر طبقاً لقواعد المسئولية مخالفاً بذلك القانون الجديد الذى يكتفى بالتدخل المادى للسيارة فى الحادث(٣) . جاءت محكمة النقض لتؤكد ذلك بصدد واقعة مماثلة حيث طلب التعويض راكب سيارة اختلت عجلة قيادتها من السائق فاصطدمت بسيارة نقل تسير بانتظام فى الاتجاه المقابل . رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم ضد قائد ومؤمن سيارة النقل لانها لم تلعب أى دور مسبب فى الحادث . نقضت محكمة النقض ذلك الحكم لاستناده الى رابطة السببية (٤) .

---

(١) Civ. 2, 14 déc. 1988, D. 1989. 385 note J.L. Aubert - 20 avr. 1988, J.C.P., 11, 21299 note . Beher, Touchais - Groutel , La pluralité d'auteurs dans un accident de la circulation, D. 1987,P. 86.

(٢) T. correct . de Dijon, 26 mai 1986, Gaz. Pal, 2,3 jan. 1987, note Chabas.

(٣) نفس الموضع وانظر كذلك J. Huert, R.T.D. Civ., 1987, P. 331.

(٤) Civ. 2, 16 déc. 1985, Bull Civ., n. 196- 24 oct. 1990, R.T.D. Civ., 1991. 131. =

يتضح من ذلك ان المشرع الفرنسي يفرق بين أمرين : تعويض المضرور من جهة ، توزيع عبء المسئولية أو بيان المدين النهائي بالتعويض من جهة أخرى (١) .

١- فأما عن **تعويض المضرور** فيلتزم به مؤمن أى سيارة متدخلة (٢) فى الحادث ولو لم يكن قائدها هو المسئول عن وقوع هذا الضرر ، أى ولو لم تكن سيارته هى المتسببة فيه ، فالعبرة ، فى هذا الصدد ، بتدخل السيارة فى الحادث(٣) . الحق فى التعويض ليس مرجعه ، اذن ، القواعد العامه فى المسئولية المدنية ، بل يستمد اساسه من القانون الجديد المستند الى فكرة تحمل المخاطر المرتبطة بالمرور فى الطريق ، لذا فان حق المضرور فى التعويض قبل المؤمن ينشأ بمجرد ارتباط الضرر بحادث المرور

---

= ونفس الشيء فى حادث تصادم سيارة بناقلة ، من الخلف ، تسير فى مجراها الطبيعى يمين الطريق . أصيب سائق السيارة وقتل راكب بجانبه . رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم من السائق ضد قائد الحافلة لان خطأ الاول كان السبب الوحيد فى الحادث ، واجابت طلب التعويض المقدم من ذوى الراكب المتوفى . فبالرغم من ان الناقلة لم يكن لها أى دور مسبب فى وقوع الحادث ، الا انها تعتبر متدخلة فيه ، ومن ثم يلتزم كل من الحارس ومؤمنه بالتعويض .
Civ. 4 déc. 1985, Bull. Civ. 11,n. 186.

(١) Ph. Conte , le législasteur , le juge , la faute et l'implication , J.C. P., 1990, 3471 , note 34- Groutel, le fondement de la réparation instituée par la loi du 5 juill. 1985, J.C.P. 1986.1.2344.

(٢) حيث يجرى اعتبار حادث المرور ، مهما تعددت السيارات المشتركة فيه ، واقعة واحدة لا تقبل التجزئة ، يلتزم بتعويض المضرورين فيها كل قائدى ( أو حراس ومؤمنى ) السيارات المتدخلة فيه .
ph. Conte , op. cit .

(٣) Civ.2, 16 mars, Gaz. Pal, 17 août 1988, P. 7-8 nov. 1989, Res. Civ. et ass. 1990 n. 17.

الذى تدخلت فيه المركبة المؤمن عليها (١) . ولعل ذلك كان الدافع وراء قضاء النقض الذى يدين بشدة الاحكام التى ترفض القضاء بالتعويض لتخلف رابطة السببية بين فعل السيارة والضرر .

اصطدمت سيارة بالفاصل القائم بين شطرى الطريق السريع فانقلبت واندفع السائق خارجها . احتكت به حافلة وجرته على الارض لمسافة طويلة . رفضت محكمة الموضوع طلب التعويض الذى تقدمت به زوجة السائق ضد قائد الحافلة ، بسبب صعوبة التعرف على ما اذا كان المضرور لا زال حياً عند احتكاك جسده بالحافلة . أدانت محكمة النقض ذلك الحكم لاشتراطه رابطة السببية بين فعل السيارة والوفاة وكان ينبغى عليه الاكتفاء ببحث تدخلها فى الحادث (٢) .

وينبغى الاشارة ، فى هذا المقام ، الى ان محكمة النقض ، وان كانت تجعل من تدخل السيارة فى الحادث قرينة قاطعة ، لصالح المضرور ، على اسناد الضرر الناجم عن ذلك الحادث الى تلك السيارة ، وبالتالى التزام الحارس ومؤمنه بالتعويض ، دون بحث توافر علاقة السببية من عدمه (٣)، الا ان تلك المحكمة تشترط من جهة أخرى ثبوت علاقة الضرر بالحادث الذى تدخلت فيه السيارة (٤) . وعلى ذلك فانه ينبغى التفرقة بين اثبات تدخل السيارة فى الحادث واثبات نشأة الضرر عن هذا الحادث (٥) . فالمضرور يلتزم باقامة الدليل على تدخل السيارة فى الحادث من

---

(١) P. Jourdan, R.T.D.Civ. 1988, P. 781.

(٢) Civ. 2,26 nov. 1986, D. 1987.128 note Groutel, J.C.P. 1987.11.20833 note Saluden.

(٣) انظر ما سبق ص ٤٤.

(٤) Civ.2,26 juin et 8 nov. 1989, R.T.D.Civ. 1990, P. 94.

(٥) Civ. 2,24 oct. 1990, 2 arrêts, R.T.D.Civ. 1991, P. 131.

خلال اثبات عنصرين : الحركة والاحتكاك ، أى ملامسة أو احتكاك السيارة المتحركة بجسمه أو بمركبته . ولا يستطيع المدعى عليه التخلص من التزامه بالتعويض بنفى علاقة السببية بين فعل السيارة والضرر الناجم عن الحادث الذى تدخلت فيه ، أما ان تمكن من اثبات ان السيارة تدخلت فى حادث آخر غير ذلك الذى نجم عنه الضرر أو ان ذلك الضرر نجم عن واقعة أخرى لا ترتبط بالحادث ، فانه يتحلل من التزامه بالتعويض قبل المضرور .

أدى اصطدام السيارة العنيف بحاجز الطريق الى قذف السائق مصاباً خارجها ، اصطدمت تلك السيارة بعد ذلك بسيارة أخرى عابرة . رفضت المحكمة طلب تعويض السائق المقذوف ، عن الاضرار الجسمانية الموجه ضد قائد تلك السيارة لانها لم تتدخل فى حادث اصابته ، ولم يقع أدنى احتكاك لها بجسده أو بسيارته أثناء تواجده فيها (١) . وفى واقعة أخرى ارتطم سائق دراجة بخارية بسيارة متوقفة على جانب الطريق وسقط على الارض مصاباً ، الا ان الدراجة اصطدمت بعد ذلك بسيارة أخرى مارة على الطريق . رفضت المحكمة طلب تعويض السائق عن الاضرار الجسدية الموجه ضد قائد تلك السيارة لانها لم تتدخل فى حادث اصابته ولم يحدث أى تلامس لها مع جسده أو مع الدراجة أثناء وجوده عليها (٢) .

نخلص من ذلك الى ان المضرور له الحق فى التعويض قبل حارس ومؤمن السيارة المتدخلة فى الحادث مصدر الضرر ، ولو لم تكن تلك السيارة هى المتسببة فيه أى لا يهم تدخل السيارة فى احداث الضرر . وتبدو أهمية ذلك فى حادث تصادم أكثر من

---

(١) Civ. 2, 16 jan. 1991, Bull Civ., 11, n. 16.

(٢) Civ. 2,25 mars 1991 , R. T. D. Civ. 1991 note Jourdan .

سيارة فى آن واحد أو على التوالى ، حيث يصعب ، أحياناً ، الفصل بين عناصر الحادث ، ومن ثم ينبغى ، تسهيلاً على المضرور وضماناً لحقه ، النظر الى الواقعة فى مجموعها كحادث واحد ، طالما تمت فى فترة زمنية واحدة ، ولا يوجد دليل حاسم على الفصل بين عناصرها ، ويمكن الرجوع بالتعويض على قائد ومؤمن أى من السيارات التى يثبت تدخلها فى الحادث مصدر الضرر (١) .

واذا توالت الحوادث المنفصلة ، تعين الفصل بين تدخل السيارات فى كل حادث على حده . كما لو ظهرت السيارة عقب وقوع الحادث الاول . فانها لا تعتبر متدخلة فيه ولا يجوز ، بالتالى ، مساءلة قائدها عن المضار الناجمة عن ذلك الحادث ، ما لم يشارك بطريقة أو بأخرى فى مضاعفة تلك المضار(٢) . مثال ذلك اصطدام سيارة بسائق الدراجة الملقى على الارض مصاباً اثر انزلاقه أو اصطدامه بعقبة مادية . واذا تبين بوضوح ان الضرر قد وقع وتحدد نهائياً قبل ظهور السيارة ، فانها لا تعتبر متدخلة فى الحادث ولو حدث احتكاك بينها وبين المضرور ، كما لو كان هذا الاخير قد مات وأصبح مجرد جثة هامدة على الطريق . فقد رفضت المحكمة اعتبار السيارة متدخلة فى حادث وفاة السائق الملقى على الطريق لمجرد الاحتكاك بالجثة (٣).

---

(١) J. Huet, R. T.D. Civ. 1987, P. 338.

وانظر ايضاً تصريح وزير العدل اثناء اعداد القانون .

Il y a implication dès lors qu'un véhicule terrestre à moteur est intervenu à quelque titre que ce soit ou à quelque moment que ce soit , même s'il était en stationnement régulier, même s'il est survenu aprés un premier accident ( J.O. débat Sénat, 11 avr. 1985, P. 193.

(٢) J. F. Barbieri , op. cit .

(٣) Paris 13 fév. 1986, Gaz.Pal. 1986.1.P. 331 note F. Chabas.

اليس فى ذلك اعمال لفكرة السببية بطريق غير مباشر! ؟

٢- مسألة توزيع عبء التعويض أو تحديد المدين النهائى به فان الامر يتم طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية المدنية (١) أى انطلاقاً من الخطأ المنسوب لحارس السيارة ومدى تسببها فى احداث الضرر ، وعلى ضوء مدى مساهمة الآخرين فى وقوع الضرر (٢) ، ويتم ذلك فى مرحلة رجوع الحارس أو مؤمنه(٣) الذى قام بتغطية الضرر على الآخرين المشتركين معه فى الحادث (٤).

---

(١) Civ. 2, 11 mai 1989, R.G. A. T., 1990.124 - P. Jourdan , Les recours contributoires entre Coateurs d'un accident de la circulation, R.T.D.Civ., 1988, P. 785- Civ. 2,21 mai 1990, Bull . Civ. 11, n. 112.

(٢) وفى حالة عدم تحديد مدى مساهمة كل منهم فى وقوع الضرر ، فان التعويض يقسم عليهم بنسب متساوية . ويحدث ذلك بمناسبة تصادم اكثر من سيارة دون معرفة الاسباب او تحديد رابطة السببية . ويساهم معهم ، بطبيعة الحال ، الغير الذى لم يتمكن المدعى عليه من الاحتجاج بفعله على المضرور . ويتحملون كذلك عبء كل من القوة القاهرة وخطأ المضرور ( طبقاً لما رأيناه من قبل ص ٤٥) لان ذلك لا يؤثر على حقه فى التعويض فى هذا الصدد . ويبرز هذ الجانب بوضوح مدى خروج القانون الجديد على القواعد العامة فى المسئولية ، اذا ما اضفنا الى ذلك ، بطبيعة الحال ، جعل مناط الالتزام بالتعويض مرتبط بثبوت تدخل السيارة فى الحادث ولو لم تتوافر بينها وبين الضرر علاقة سببية .
J.F. Barbieri, pbs., J.C.P., 1986.11.20672.

(٣) يتم تنظيم العلاقات بين مؤمنى السيارات المشتركة فى الحادث طبقاً لاتفاقية I.C.A.(Indemnisation pour le Compte d'Autrui).
A.Faivre-Rochex . l'assureur et la loi du 5 juill . 1985, R.G.A.T., 1986, P. 321.

(٤) وسواء تم الرجوع بالدعوى الشخصية أو بدعوى الحلول محل المضرور الذى تم تعويضه ، فان ذلك يتم طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية المدنية ( المادة ١٣٨٢ ، ١/١٣٨٤ مدنى ) وليس طبقاً لأحكام القانون ٥ يوليو ١٩٨٥ المقررة لصالح المضرور وحده ، وسواء تم الرجوع على المشتركين فى الحادث أو الغير مشتركين .

## المطلب الثانى

## حادث تصادم أكثر من سيارة متحركة

## فى القانون المصرى

لا زالت أحكام القضاء مستقرة على انه يجب لاقتضاء التعويض من المؤمن ثبوت مسئولية قائد السيارة عن الضرر (١). وتثبت تلك المسئولية ، كما رأينا ، طبقاً لقواعد المسئولية الشيئية ، بتوافر رابطة السببية بين السيارة والضرر . وإذا كان مجرد الاحتكاك أو التلامس بين السيارة المتحركة والمضرور يعد قرينة على قيام تلك الرابطة (٢) ، فان الامر يزداد تعقيداً فى حالة

Yvonne Lambert-Faivre , droit des ...., op. cit. P. 445 - B. - Cukier, la loi du 5 juill. 1985, recours entre co-impliqués, Gaz. Pal . 24 juill. 1987, P. 3 et 29 jan. 1988, P. 2- Civ. 2, 11 juill, 1988, Argus, 1988, P. 2089- 4 oct. 1989, Argus, 1989, P. 2831- 20 juin 1990 Bull. Civ. 1990, 11, n. 134.

وقد عدلت محكمة النقض ، حديثاً ، عن الاتجاه السابق ، وقررت امكان رجوع الحارس أو مؤمنه الذى قام بتعويض المضرور ، ليس فقط بالدعوى الشخصية المستندة الى المواد ١٣٨٢، ١/١٣٨٤ مدنى ، بل له أيضاً ان يستعمل دعوى الحلول محل المضرور المؤسسة على المواد ١ : ٦ من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥.

Civ. 2, 6 mars 1991, D. 1991, D. 1991, P. 256 note H. Groutel- R.T.D.Civ., 1991 , P. 552 note P. Jourdan.

وتبدو اهمية هذا القضاء فى حالة وقوع الحادث دون خطأ من سائقى السيارات المتدخلة فيه ( سبب مجهول ، قوة قاهرة ، خطأ المضرور ) حيث لا يجوز لمن دفع التعويض للمضرور ان يرجع على الآخرين طبقاً للقواعد العامة ، ومن ثم يكون تحديد من يتحمل فى النهاية عبء التعويض امراً خاضعاً لارادة المضرور . أما فى ظل هذا القضاء فانه يمكن الرجوع على الغير الذى وان لم تثبت مسئوليته طبقاً للقواعد العامة ، الا انه يلتزم بتعويض للضرور طبقاً لقانون ٥ يوليو ١٩٨٥ .

(١) نقض ١٩٨٧/٢/٢٥ طعن ١٤٤٨ س٥٣ق ( مجلة القضاة س٢١ عدد أول ص ١٠٠)

(٢) انظر ما سبق ص ٤٨.

تصادم أكثر من سيارة أو اشتراكها فى الحادث ، حيث يلزم تحديد دور كل سيارة على حدة وبيان مدى مساهمتها فى وقوعه وتسببها فى احداث الضرر حتى يتمكن المضرور من الرجوع على المسئول بالتعويض كلياً أو جزئياً وفقاً لنسبة الخطأ المنسوب اليه (١) .

مفاد ذلك انه لا يكفى للرجوع بالضمان على المؤمن ان تكون السيارة المؤمن عليها قد تدخلت فى الحادث بأى صورة أو كان دورها مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر ، بل ينبغى أن تتدخل فى احداثه بدور ايجابى فعال (٢) ، فيلزم ان يقع الضرر نتيجة تدخلها وقيامها بدور سببى أى توافر علاقة السببية بينها

---

(١) مثال ذلك : « لما كان تقدير الخطأ المستوجب لمسئولية مرتكبه جنائيا أو مدنياً مما يتعلق بموضوع الدعوى ، وهو ما استظهره الحكم بقوله « ان ما قرره الطاعن والشاهد من ان السيارة التى كانت تتقدمه ما كادت تفسح له الطريق حتى ارتدت أمامه – وهو ما لم يغفل الحكم الاشارة اليه – انما يتفق ومعناه مع ما استخلصه الحكم من ان تلك السيارة لم تكن قد افسحت له الطريق بما يسمح له بتجاوزها ، وان تهوره وسرعته هى التى حدت به الى الانحراف يساراً ومن ثم الى الاتجاه العكسى حيث اصطدم بالسيارة التى كانت تقل المجنى عليهم ...» نقض ١٩٧٨/٣/٢٧ المجموعة س٢٩ ص٣٢٢.

(٢) وذلك طبقاً لقضاء النقض المستقر على ان ركن السببية فى المسئولية التقصيرية لا يقوم الا على السبب المنتج الفعال المحدث بذاته للضرر دون السبب العارض الذى ليس من شأنه بطبيعته احداث مثل هذا الضرر مهما كان قد اسهم مصادفة فى احداثه بأن كان مقترناً بالسبب المنتج ( نقض ١٩٨٣/٣/٣١ طعن ١٠٥٠ س٤٩ ق مجموعة البناوى ص ١٠٣٨) .

وبين الضـرر (١) . ويسـتقل قـاضـى الموضـوع بتقـدير تلك العلاقة بوصـفها مسـألة واقع (٢) . وقـد رأينا ان الـقـضـاء ، من الناحـية العملية ، يفترض قـيام تلك العلاقـة بمجرد ثبوت تدخل السـيارة المتـحـركة فى الحـادث ، مـا لـم يثـبت عكس ذلك من خـلال تقـديم الدليل على توافـر السـبب الاجنبى : قـوة قاهـرة أو خـطأ الغيـر أو خطأ المضـرور (٣) .

ونظراً لثبوت تدخل أكثر من سيـارة متحـركة فى الحـادث فان الخطأ المفترض يثبت ، لصالح المضـرور ، وتقسـم المسئولية بينهم

---

(١) وتقرر مـحكمتنا العليـا بأن « رابطة السـببـيـة فى المسـئولية التـقـصـيـرية تقـوم على الخطأ المنتج للضـرر ، والخطأ المنتج هـو مـا كـانت مـسـاهـمـتـه لازمـة فى احداث الضـرر ولـم يكن مجرد نتـيجة لخـطـأ آخر ، فاذا مـا تعددت هذه الاخطاء اعتـبرت اسـباباً مسـتقلة مـتسـاندة تتـوزع المسـئولية عليـها جمـيعـاً ولا ينفرد بتـحـملهـا الخطأ الاكبـر وحده ذلك ان قـضـاء هـذه المحكمـة جرى على انه مـهـمـا كانت جسامة الخطأ الاشـد فانه لا يسـتغـرق غيره من الاخطاء المسـتقلة الا اذا كان كافياً لاحـداث النتيجة بالصـورة التى تمت بها مسـتغـنياً بذاته عن مساهـمة الاخطاء الاخـرى » نقض ١٩٨٦/٢/٦ طـعن ٦٤٧ س٤٥ق نفس المجمـوعـة ص ١٠٣٢ .

(٢) يجرى قـضـاء النقض على ان اسـتـخـلاص علاقـة السـببـية بين الخطأ والضـرر هـو من مـسـائل الـواقع التى يقـدرها قـاضـى الموضـوع ولا رقـابة عليـه فـى ذلك لمحكمـة النقض مـادام اسـتـخـلاصـه سـائغـاً ( نقض ١٩٨٤/٢/٧ طعن ٦٨١ س٤٩ق ، ١٩٨٣/١/١٣ طعن ٥٢٢ س٤٥ق نفس الموضـع .

وتسـتقـر مـحكمة النقض علـى ان عدم مراعـاة القوانين واللوائح والانـظمة وان امكن اعتـباره خطأ مسـتقلاً بذاته فـى جرائم القتل الخطأ ، الا ان هـذا مـشـروط بأن تكون هذه المخالفة هـى بذاتها سبب الحادث بحيث لا يتصـور وقوعه لولاهـا . نقض ١٩٦٦/٤/٢٥ المجموعة س١٧ ص٤٧٥.

(٣) ما سبق ص ٤٩.

بالتساوى(١) ، ويتحمل المؤمنون عبء تعويض المضرور أو المضرورين (٢) بينهم بالتساوى ، ما لم يقدم أحدهم الدليل على أن خطأ الآخر هو وحده المتسبب فى الضرر (٣) ، أو ان خطأ أحدهم أو خطأ الغير أو المضرور قد استغرق خطأه (٤) .

ويستطيع المضرور الرجوع على أى من مؤمنى السائقين للسيارات المتدخلة فى الحادث بالتعويض كاملاً لقيام التضامن القانونى فيما بين المسئولين عن الضرر ، وذلك فى حالة تعذر تعيين المسئول فيما بينهم . ويستطيع السائق أو مؤمنه الذى دفع التعويض الرجوع على الآخرين بحصة كل منهم فى هذا التعويض . والاصل ان القسمة تكون بينهم بالتساوى ما لم ير

---

(١) طبقاً لنص المادة ١٦٩ مدنى التى تقضى بأنه « اذا تعدد المسئولون عن عمل ضار كانوا متضامنين فى التزاماتهم بتعويض الضرر ، وتكون المسئولية فيما بينهم بالتساوى ، الا اذا عين القاضى نصيب كل منهم فى التعويض » .

(٢) بشرط أن يكون المضرور ممن يستفيدون من التأمين الاجبارى ، انظر بحثنا السابق .

(٣) مثال ذلك « لما كان الحكم الابتدائى قد استظهر خطأ الطاعن فى قوله بما مؤداه انه كان يتعين على المتهم وقد استشعر الخطر ولم يتأكد من حالة الطريق أمامه نتيجة عدم وضوح الرؤية بسبب استعمال السيارة النقل القادمة فى مواجهته للنور المبهر أن يهدىء من سرعة سيارته واذ لم يفعل ذلك وفوجىء بعربة النقل أمامه واصطدم بها فان ذلك مما يوفر الخطأ فى جانبه ...» نقض جنائى ١٩٧٧/٢/١٣ المجموعة س٢٨ ص٢٣٧ . ومثال ذلك ايضاً استخلاص الحكم المطعون فيه – فى نطاق سلطته التقديرية وفى منطق سائغ وتدليل مقبول – من ظروف الواقعة وعناصرها ، ثبوت نسبة الخطأ الى الطاعن واستظهار رابطة السببية بين هذا الخطأ والضرر الواقع من انطلاق الطاعن بالسيارة قيادته بسرعة كبيرة قادماً من طريق فرعى مخترقاً طريقاً رئيسياً دون ان يتحقق من خلو هذا الطريق الاخير من المركبات واذ تصادف مرور سيارة اتوبيس به فوقع الاصطدام بينهما مما سبب الحادث ووفاة المجنى عليهما . نقض ١٦/٥/١٩٨٠ المجموعة س٣١ ص٥٠٠.

(٤) نقض ١٩٦٨/٤/٢ المجموعة س١٩ ص٦٨٩ : « من المقرر قانوناً ان فعل الغير أو المضرور لا يرفع المسئولية عن الاعمال الشخصية أو يخفف منها الا اذا اعتبر هذا الفعل خطأ فى ذاته واحدث الضرر أو ساهم فيه » – « خطأ المضرور قاطع لرابطة السببية متى استغرق خطأ الجانى وكان كافياً لاحداث الضرر » –

القاضى أن يكون التوزيع بحسب جسامة خطأ كل منهم (١) ويقع عبء اثبات جسامة الخطأ على عاتق من يدعى ذلك من بين المسئولين . والجدير بالذكر أن افتراض الخطأ فى جانب السائق أمر مقرر لصالح المضرور ، أما فيما بين المسئولين فانه ينبغى اثبات الخطأ طبقاً للقواعد العامة (٢).

يخلص مما سبق انه ينبغى التفرقة بين حالتين : الاولى - حالة تدخل أكثر من سيارة فى الحادث دون أن يكون فى الوسع تعيين من احدث الضرر حقيقة من بينهم أو تحديد نسبة مساهمة كل منهم فى احداثه، فى هذه الحالة لا يكون ثمة معدى من تقرير التضامن بينهم جميعاً ، وتكون المسئولية فيما بينهم بالتساوى . والثانية - حالة امكان تعيين محدثى الضرر من بين من وقع منهم الفعل الضار رغم تعددهم ، وامكان تحديد نصيب كل منهم فى احداثه ، ففى هذه الحالة لا يسأل كل منهم الا عن الضرر الحادث

---

- نقض ١٩٨٥/٢/٢٥ طعن ٢٣١١ س٥١ق ( البناوى ص ١٠٣٩ ) .

(١) فتعدد الاخطاء الموجبة لوقوع الحادث يوجب مساءلة كل من اسهم أياً كان قدر الخطأ المنسوب اليه ، يستوى فى ذلك ان يكون سبباً مباشراً أو غير مباشر فى حصوله ( نقض جنائى ١٩٦٨/٥/١٣ المجموعة س١٩ ص٩٤) .

(٢) السنهورى جـ ٢ ص ١٥٤٣ ، ١٢٥٧ - مجموعة الاعمال التحضيرية ٢ ص ٤٣٦ حيث ورد فيها صراحة « .... ومع ذلك تطبق القواعد العامة فى المسئولية فى حالتين استثنائيتين هما حالة تصادم الالات الميكانيكية ، وحالة النقل على سبيل المجاملة ...»

ويجرى اثبات الخطأ عادة من خلال البينة والقرائن والخبرة حيث يتم سماع شهود الحادث ومعاينته لتمييز السيارة الصادمة من السيارة المصدومة وموضع الصدمة وآثار الفرامل واتجاه السيارة ، مع الاستهداء فى ذلك برجال المرور والفنيين لبيان مدى مخالفة السائق لقانون ولوائح وتعليمات المرور من حيث السرعة وأولويات المرور والسير فى الاتجاه الصحيح الى غير ذلك =

بخطئه ، ولا يسألون البتة على وجه التضامن (١) .

---

=ومن المقرر فى قضاء النقض انه وان كان تكييف الفعل المؤسس عليه طلب التعويض بانه خطأ أو نفى هذا الوصف عنه ، هو من المسائل التى يخضع قضاء محكمة الموضوع فيها لرقابة محكمة النقض ، الا ان استخلاص الخطأ الموجب للمسئولية وعلاقة السببية بينه وبين الضرر هو مما يدخل فى حدود السلطة التقديرية لمحكمة الموضوع مادام هذا الاستخلاص سائغاً ومستمدا من عناصر تؤدى اليه من وقائع الدعوى ( نقض ١٩٨٢/١١/٢٣ طعن ١٠٧ س٤٩ق - ١٩٨٣/١٢/٨ طعن ٨٧٣ س٤٩ق - ١٩٨٥/١٠/٣٠ طعن ٢٥ س ٥١ق مجموعة البناوى ص١٠٢٩ ، ١٠٣٠ ، ١٠٣٣ ) .

ومن تطبيقات الخطأ المتداولة أمام المحاكم : السير بسرعة تجاوز الحد المسموح به او فى ظروف لا تسمح بذلك ( نقض ١٩٦٨/١/٨ المجموعة س٢٠ص ٧٢٨ ) ، عدم التزام السائق السير على يمين الطريق ( نقض ١٩٤٨/٤/٦ مجموعة القواعد القانونية جـ ٢ ص٩٣٧ ، اجتياز سيارة من يسارها دون تبصر واحتياط ( نقض ١٩٧٢/٦/١٢ المجموعة س٢٣ ص٩١٢ ) ، قيادة سيارة غير مستوفاة لشروط الامن والمتانة ( نقض ١٩٧٨/٤/٢ المجموعة س٢٩ ص٣٢٣) ، عدم ترك مسافة كافية بين السيارة والسيارة التى تتقدمها ( نقض ١٩٧١/٥/٢٤ المجموعة س٢٢ ص٤٢٠) ، عدم الاستيثاق من خلو الطريق عند مفترق الطرق ( نقض ١٩٨٢/٣/٣٠ طعن ٤٤٥٦ س٥٢ق السيد خلف ، التجريم والعقاب فى قانون المرور ١٩٩٢ ص ١٣٧) ، الخروج المفاجىء من طريق جانبى ( نقض ١٩٧٩/٤/٢٢ المجموعة س٣٠ ص٩٤٥) .

(١) مجموعة الاعمال التحضيرية ٢ ص ٣٨٣ ، ٣٨٤ .

# الفصل الثانى
## انفصال السيارة المتحركة عن المضرور
# المبحث الأول
## انفصال السيارة المتحركة عن المضرور
## فى القانون الفرنسى

رأينا ان القضاء قد استقر ، فى الفرض السابق ، على قرينة لا تقبل اثبات العكس مؤداها ان مجرد ثبوت احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور يعنى تدخلها فى الحادث (١) ، ومن ثم لا تثور صعوبة فى هذا الصدد بمجرد توافر عنصرى القرينة : الاحتكاك والحركة . أما فى حالة تخلف أحد هذين العنصرين فان القضاء يبدو أكثر تشدداً ويرفض الاعتراف بدور القرائن فى اثبات التدخل ، ويطلب من المضرور اقامة الدليل مباشرة على تدخل السيارة فى الحادث (٢) .

والفرض موضوع البحث الآن هو الذى تتوافر فيه الحركة دون الاحتكاك (٣) . أى ان السيارة ، موضوع المساءلة ، تكون فى حالة حركة دون ان يثبت احتكاكها أو ملامستها للمضرور أو سيارته . ويتمثل ذلك ، غالباً ، أثناء محاولة سيارة أو دراجة أو أحد المارة تفادى الاصطدام بمركبة معينة فيوقعه ذلك فى الارتطام بعقبة مادية أخرى . وقد تطور قضاء محكمة النقض الفرنسية ، فى هذا المجال ، على مراحل ثلاثة :

---

(١) انظر ما سبق ص ٤٣.

(٢) G. Durry, obs. préc.

(٣) انظر فى فرض توافر الاحتكاك دون الحركة : « انفصال السيارة الساكنة عن المضرور » ما يلى ص ٩٣ .

(أ) حادث السيارة التى كانت تسير ليلاً على طريق مبلل ، اختلت عجلة قيادة السائق ، عند محاولة التوقف ، وارتطم بشجرة واصيب هو ومن بجانبه ، اسند السائق ذلك الى فعل سيارة أخرى جاءت بصورة مفاجئة من موقف السيارات لتقطع عليه الطريق ، وطلب التعويض من حارس تلك الاخيرة ومؤمنه . صدر حكم أول درجة قبل العمل بالقانون الجديد ، رافضاً طلب التعويض استناداً الى عدم توافر علاقة السببية بين السيارة والضرر . أيدت محكمة النقض الحكم ، فى ظل القانون الجديد مقررة أنه يلزم ، فى ظل هذا القانون ، لقبول طلب التعويض ، تقديم الدليل على تدخل السيارة فى الحادث (١) . وقد سارت محكمة النقض على هذا النهج فى كل الحوادث التى لا يثبت فيها وجود تلامس بين السيارة والمضرور ، حيث ينبغى ، لاجابة طلب التعويض ، تقديم الدليل على تدخل السيارة فى الحادث (٢) . وترفض المحكمة الاكتفاء بالقرائن فى هذا الصدد ، بل يلزم اثبات ظروف الحادث وبيان الدور الذى لعبته سيارة المدعى عليه فى وقوعه (٣) .

ينتقد بعض الفقه تشدد المحكمة السابق القائم على فكرة السببية حيث تشترط ، ضمناً ، وجود الدليل على توافر الدور السببى للسيارة فى الحادث ، ويشكل ذلك عبئاً شاقاً على

---

(١) Civ. 2,28 mai 1986, D. 1987. 160 note Groutel .

(٢) وفى واقعة أخرى اصطدمت سيارة بأخرى تسير أمامها . طلب سائق السيارة الصادمة تعويضاً من قائد ومؤمن مركبة أخرى ، خرجت من تقاطع امام السيارة المصدومة فاضطرت تلك الاخيرة الى الابطاء من سرعتها ، أدى ذلك الى تعرضها للاصطدام من الخلف . رفضت المحكمة ذلك ولم تعتبر المركبة متدخلة فى الحادث لانها وان ظهرت على الطريق الا انها التزمت بسرعة جهة اليسار تاركة مجرى الطريق العادى للسيارة المصدومة . ورات المحكمة ان السبب فى التصادم هو سير السيارة الصادمة على مسافة قريبة جداً منها .
Civ.2,12 nov. 1986, D. 1987. 160.

(٣) Crim., 13 oct. 1987, Gaz.Pal ., 31 mai 1988, P.16.

المضرور حيث يصعب ، فى كثير من الاحيان اعادة تصوير الوقائع التى يظل اغلبها مجهولاً ومحل خلاف ، ومن ثم ينبغى الاخذ بالقرائن وتفسير الشك لصالح المضرور . ففى المثال السابق ، لماذا اختلت ، فجأة ، عجلة القيادة واصطدم السائق بالشجرة ؟ لا بدو وأن يرجع ذلك الى ظهور السيارة الأخرى بطريقة مفاجئة على الطريق (١) .

لذلك يحرص المضرور على الاستفادة من القرينة المقررة لصالحه فى حالة الاحتكاك بالسيارة ، ويحاول اثبات تدخلها فى الحادث من خلال التذرع بوجود هذا الاحتكاك (٢) ، ففى حادث تصادم سيارة بأخرى واقفة بانتظام ، حاول السائق الصادم الرجوع على حارس السيارة التى كانت تسير خلفه مدعياً ان احتكاكها به من الخلف هو السبب فى وقوع التصادم . رفضت المحكمة ذلك حيث لم يكن هناك أى أثر لصدمة من الخلف ولم يشعر الركاب بما ينبىء عن وقوعها (٣) . وفى حادث تصادم دراجة بخارية بسيارة واقفة بطريقة خاطئة ، اختار سائق الدراجة حارس تلك السيارة للرجوع عليه بالتعويض وترك جانباً سيارتين كان لهما دور فى وقوع الحادث ، رغم عدم حدوث احتكاك مع أى منهما ، فقد كانت كل منهما واقفة فى غير المسار الصحيح على نحو أدى الى اضطراب سائق الدراجة واصطدامه بالسيارة الواقفة . أجابت المحكمة طلب المدعى حيث اعتبرت تلك السيارة متدخلة مباشرة فى الحادث (٤) .

(ب) الا اننا نلاحظ ميل محكمة النقض ، فى وقت لاحق ،

---

(١) J. Huet, op . cit.

(٢) نفس المرجع .

(٣) Civ. 2, 21 juill. 1986 , D. 1987.160, 2 espece , note Groutel.

(٤) Paris, 14 nov. 1985, Gaz.Pal. 1985.2.752.

الى التساهل فى اثبات تدخل السيارة فى الحادث ، خاصة فى حالة تعويض المضار الجسدية . رفضت محكمة الموضوع طلب تعويض سائق دراجة ألقدم ضد قائد السيارة ومؤمنه حيث لم يثبت تدخلها فى الحادث ، اذ لم يثبت أمام المحكمة سوى سقوط سائق الدراجة ، ومرور سيارة نقل ، ووجود بقعة دم قرب الرصيف ، عابت محكمة النقض على الحكم اغفاله « فرض » (١) ان المضرور ربما يكون قد فوجىء بقدوم السيارة مما أدى الى رد فعل عنيف من جانبه أفقده توازنه فسقط على الأرض(٢) . وفى قضية أخرى حكمت بتدخل السيارة فى الحادث بسبب استعمال سائقها للأنوار المبهرة التى حجبت الرؤية عن المضرور (٣) .

ليس معنى ذلك التساهل ان محكمة النقض تكتفى بمجرد تواجد السيارة فى مكان الحادث أو كونها مجرد عامل عابر على وقوعه(٤) ، فهى ترفض ، مثلاً ، القول بتدخل ناقلة فى حادث سقوط سائق دراجة على الطريق لمجرد تواكب مرور تلك الناقلة بجانبه أنذاك ، حيث ثبت أن السقوط قد تم بعد أن اكملت الناقلة مرورها بجانب المضرور (٥) . ولكن المحكمة لا تتطلب أن يكون للسيارة دوراً ايجابياً فى وقوع الحادث ، بل يكفى أن تلعب دوراً فى احداثه ، أى يكفى أن تتدخل بطريقة أو بأخرى فى الحادث(٦) . ومفهوم التدخل على هذا النحو ، ينطوى بالضرورة على وجوب توافر علاقة ما بين السيارة والحادث ، تلك العلاقة ترتبط

---

(١) "l'hypothèse" استخدمت المحكمة هذا اللفظ صراحة ، مما يدل على انها تقيم قضاءها على افتراضات محل شك لاثبات تدخل السيارة فى الحادث . أليس ذلك تساهلاً ؟

(٢) Civ.2, 14 déc. 1987, Gaz.Pal 21 juin 1988, P. 22, obs. F.C.

(٣) Crim, 3 mai 1989, R.T.D.Civ. 1989. 763, obs. P. Jourdan .

(٤) فهى تأخذ بفكرة السببية بمفهوم تعادل الاسباب . انظر ما يلى ص ٨٤ .

(٥) Civ. 2, 10 mai 1991 , D. 1991 , I.R., P. 159.

(٦) Civ.2, 28 fév. 1990, D. 1991, P. 123, note J.L. Aubert : =

بالضرورة بفكرة السببية ولو بمفهوم خاص لها (١) ، وهذا ما تسير عليه المحاكم ، ضمناً ، من الناحية العملية ، حيث تحظر محكمة النقض بشدة أى اشارة صريحة الى تلك الفكرة (٢).

(جـ) بدأت محكمة النقض حديثاً فى استخدام فكرة «اضطراب حركة المرور (٣) » كمعيار للحكم على تدخل السيارة ، المتحركة المنفصلة عن المضرور ، فى الحادث . تلك الفكرة التى سبق ولجأت اليها كمعيار لتدخل السيارة المتوقفة فى الحادث . ومؤدى ذلك المعيار ان السيارة التى يؤدى توقفها أو حركتها الى اضطراب حركة مرور المركبات أو المارة تعتبر متدخلة فى الحادث ولو لم يقع بينها وبين المضرور أى احتكاك (٤) .

---

"Un véhicule est impliqué dans l'accident de la circulation dès=lors qu'il y intervient d'une manière ou d'une autre et , specialement , lorsque, par sa vitesse, il a eu un rôle actif dans la production et la gravité des blesseures occasionnées à un passager par la chute d'une pierre" .

يتعلق الحكم بسقوط حجر من اعمال التشييد واختراقه زجاج السيارة ليصيب صبياً بجانب السائق . وجه الوالدان طلب التعويض ضد السائق ومؤمنه حيث دفعا بأن سقوط الحجر يتعلق بمسئولية حارس الاعمال الذى تركها بلا ساتر ، ولا يتعلق الامر بضرر ناجم عن حادث مرور . ولكن المحكمة اعتبرت السيارة متدخلة فى الحادث حيث لعبت دوراً ايجابياً فى وقوع ومضاعفة الضرر لان سرعتها ، مقترنة بسقوط الحجر ، أدت الى نشوء هذا الضرر ، ومن ثم يثبت تدخلها ، ويلتزم المؤمن بالتعويض .

ولا ينفى ذلك بطبيعة الحال مسئولية حارس الاعمال ، حيث يمكن لمن دفع التعويض الرجوع عليه طبقاً للقواعد العامة فى المسئولية .

(١) P. Jourdan , op. cit .

وانظر ما يلى ص ٨٤ .

(٢) Civ. 2, 11 avr. 1986, J.C.P. 1986.11.20672 note Barbiieri - Gaz. Pal 1986.2.210 note Jourdan - 28 juin 1989, J.C.P. 1990.11.21508 note J.C.

(٣) "La Perturbation de la circulation ".

(٤) انظر ما يلى ص ٩٤، ٩٧ .

كانت سيارة فى عكس الاتجاه ، ففوجىء بها سائق وحاول تفاديها بالابتعاد عنها الا انه سقط فى اسفل الطريق . وقد أكد ذلك سائق أخر نجح فى تفاديها من قبل بالتزامه أقصى يمين الطريق قضت محكمة الموضوع بتدخل السيارة فى الحادث . أيدتها محكمة النقض مترجمة ذلك التدخل بانها أدت بفعلها الى اضطراب حركة مرور السيارات المقابلة (١) . وبصدد واقعة مماثلة حيث أدى تقابل جرار بمقطورة ، فى الاتجاه المعاكس ، مع سيارة الى اصطدامها بالحافة الصخرية للطريق الجبلى الضيق . قضت المحكمة بتدخل الجرار فى الحادث (٢).

ويلاحظ الفقه (٣) ان هذا الاتجاه الجديد من محكمة النقض ينطوى على أمرين :

**الأول** : تحديد معيار عام ومحدد لمفهوم تدخل السيارة ، المنفصلة عن المضرور ، فى الحادث .

ونحن بدورنا نتحفظ على قبول هذه النتيجة ، حيث من الواضح أن محكمة النقض وان لجأت الى معيار الاضطراب ، فى حالات انفصال السيارة عن المضرور ، الا انها لا تجعل منه المناط الوحيد للحكم على تدخلها فى الحادث ، فيكفى أن تتدخل بطريقة أو بأخرى فى وقوعه بان يكون لها علاقة ضرورية به أو دور ما فى احداثه . وقد يتم ذلك من خلال اضطراب المرور أو وضع السيارة غير العادى أو ما الى ذلك ... ويؤيد ما نقول ان محكمة النقض ، فى المثال السابق ، قضت بتدخل الجرار فى الحادث دون الاشارة مطلقاً الى فكرة الاضطراب .

---

(١) Civ. 2, 3 oct. 1990, Resp. Civ. et ass. 1990 Comm. 414.

(٢) Civ. 2, 7 nov. 1990, R.T.D.Civ., 1991, P. 355 note Jourdan

(٣) نفس الموضع .

الثانى : قبول دور القرائن فى اثبات هذا التدخل . فاضطراب حركة المرور بصفة عامة من قبل السيارة يعدقرينة على هذا التدخل لان الاثبات المباشر للتدخل يتم من خلال اقامة الدليل على ان السيارة قد أدت الى اضطراب سير المضرور نفسه أو حركة سيارته . ويتفق ذلك مع القواعد العامة حيث يجوز للقاضى ، فى الحالات التى لا يتم فيها الاثبات المباشر ، أن يستمد من الادلة والشهادة ، التى يقدرها ، ما يؤكد اعتقاده بثبوت الواقعة محل الاثبات . وخير شاهد على ذلك اثبات رابطة السببية من خلال القرائن .

وينبغى التحفظ على تلك النتيجة بدورها ، حيث يتضح من قضاء محكمة النقض اللاحق ، وهذا ما يراه نفس الفقه (١) ، انها تتحفظ فى قبول اثبات تدخل السيارة المنفصلة عن المضرور فى الحادث ، عن طريق القرائن ، وتشترط بوضوح تقديم المضرور للدليل الحاسم على ذلك التدخل ، وأيدت حكم الموضوع الذى قضى بعدم ثبوت التدخل حيث لم يقم عليه دليل واضح بل مجرد أقوال متناقضة للأطراف(٢) . ويعد ذلك تشدداً من قبل محكمة النقض لانها كانت تدين الاحكام التى تقضى بعدم التدخل لغياب الدليل الكافى عليه(٣).

---

(١) نفس الموضوع .

(٢) Civ. 2, 5 déc. 1990, Resp. Civ. et assur, 1991 , Comm. 103.

(٣) Civ. 2, 14 déc . 1987, Gaz.Pal. 1988.1.P. 428, obs. Chabas

## المبحث الثانى

## انفصال السيارة المتحركة عن المضرور

## فى القانون المصرى

ان المبدأ الثابت ، كما رأينا ، هو أنه يشترط لالتزام المؤمن بالتعويض ثبوت مسئولية قائد السيارة من خلال توافر علاقة السببية بينها وبين الضرر ، أى أن يكون لفعل السيارة دوراً ايجابياً فى وقوع الضرر . ولا يقتصر هذا الدور الايجابى على حالة احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور (١) ، بل يمكن أن يتوافر أيضاً فى حالة انفصال تلك السيارة عن المضرور ، اذا ثبت ان فعلها كان السبب المنتج فى وقوع الضرر .

ولعل المثال الشهير لذلك هو توقف السائق ، بصورة مفاجئة ، فى مجرى الطريق ، أو انحرافه المفاجىء دون اعطاء أية اشارة مما يسبب اضطراباً فى خط سير الآخرين ، وتدفعهم محاولة تفاديه الى الاصطدام بمركبة أو بعقبة مادية أخرى . ونفس الحكم فى حالة التحاق سيارة آتية من طريق جانبى ، بصورة مفاجئة ، بالطريق الرئيسى ، دون مراعاة الجانب والتوقيت الملائمين ، مما يجبر سائق سيارة ، مارة بمجراها الطبيعى فى هذا الطريق ، على الانحراف بهدف تفادى السيارة القادمة ، فتختل منه عجلة القيادة ويصطدم بجسم آخر على الطريق (٢) أو

---

(١) انظر ما سبق ص ٤٣ .

(٢) مثال ذلك قضاء المحكمة بمسئولية السائق الذى انحرف بالسيارة قيادته فجأة من اقصى اليمين الى اقصى اليسار مما أدى الى ارتباك قائد السيارة التى كان يستقلها المجنى عليه وانحرافه يساراً محاولاً تفادى الاصطدام بسيارة المتهم فاصطدم بمقطورة تقف فى الجانب المقابل من الطريق : نقض جنائى ٢٠/٤/١٩٨٢ طعن ١٥٩٠ س٥٢ق ( السيد خلف ص ٢١٤) .

بجانبه (١). ونفس الشيء بالنسبة للنور المبهر المفاجيء الذى قد يدفع السائق المواجه الى الوقوع فى حادث تصادم .

وينبغى الاشارة الى انه يلزم ثبوت قيام السيارة بدور ايجابى فعال فى وقوع الحادث ، وليس مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر . أى أنه ينبغى وقوع الضرر بسبب مسلك السيارة وقيامها بدور سببى بمعنى توافر علاقة السببية بينهما وبين الضرر . ولا يفترض قيام تلك العلاقة ، كما رأينا ، فى حالة الملامسة أو الاحتكاك (٢) ، بل يلزم اقامة المضرور الدليل على توافرها . ويقتصر الالتزام بالتعويض على القدر الذى يتناسب ومقدار الخطأ المنسوب للسائق بالمقارنة الى العوامل الاخرى المشاركة فى احداث الضرر كخطأ المضرور أو خطأ الغير(٣) .

---

(١) مثال ذلك « اذ كان من المقرر أن تقدير الخطأ المستوجب لمسئولية مرتكبه هو من المسائل الموضوعية التى تفصل فيها محكمة الموضوع بغير معقب مادام تقديرها سائغاً مستنداً الى ادلة مقبولة لها أصلها فى الأوراق ، وكان من المقرر أيضاً ان المحكمة لا تلتزم بمتابعة المتهم فى مناحى دفاعه الموضوعى وتقصيها فى كل جزئية منها للرد عليها رداً صريحاً وانما يكفى ان يكون الرد مستفاداً من أدلة الثبوت التى عولت عليها المحكمة . واذا ما كان الحكم قد خلص فى منطق سائغ وتدليل مقبول الى ان الطاعن لم يقلل من سرعته ازاء كومة التراب التى كانت تعترض طريقه عند محاولة مفاداتها فضيق الطريق على السيارة القادمة من الاتجاه المضاد مما تسبب فى وقوع الحادث وهو ما يوفر ركن الخطأ فى جانبه ومن ثم فان منعاه فى هذا الوجه لا يكون له محل » نقض ١٩٨٠/١/٦ المجموعة س٣١ ص٥٤.

(٢) انظر ما سبق ص ٤٨ .

(٣) انظر ما سبق ص٦٢ .

# الباب الثاني

## تدخل السيارة الساكنة في الحادث

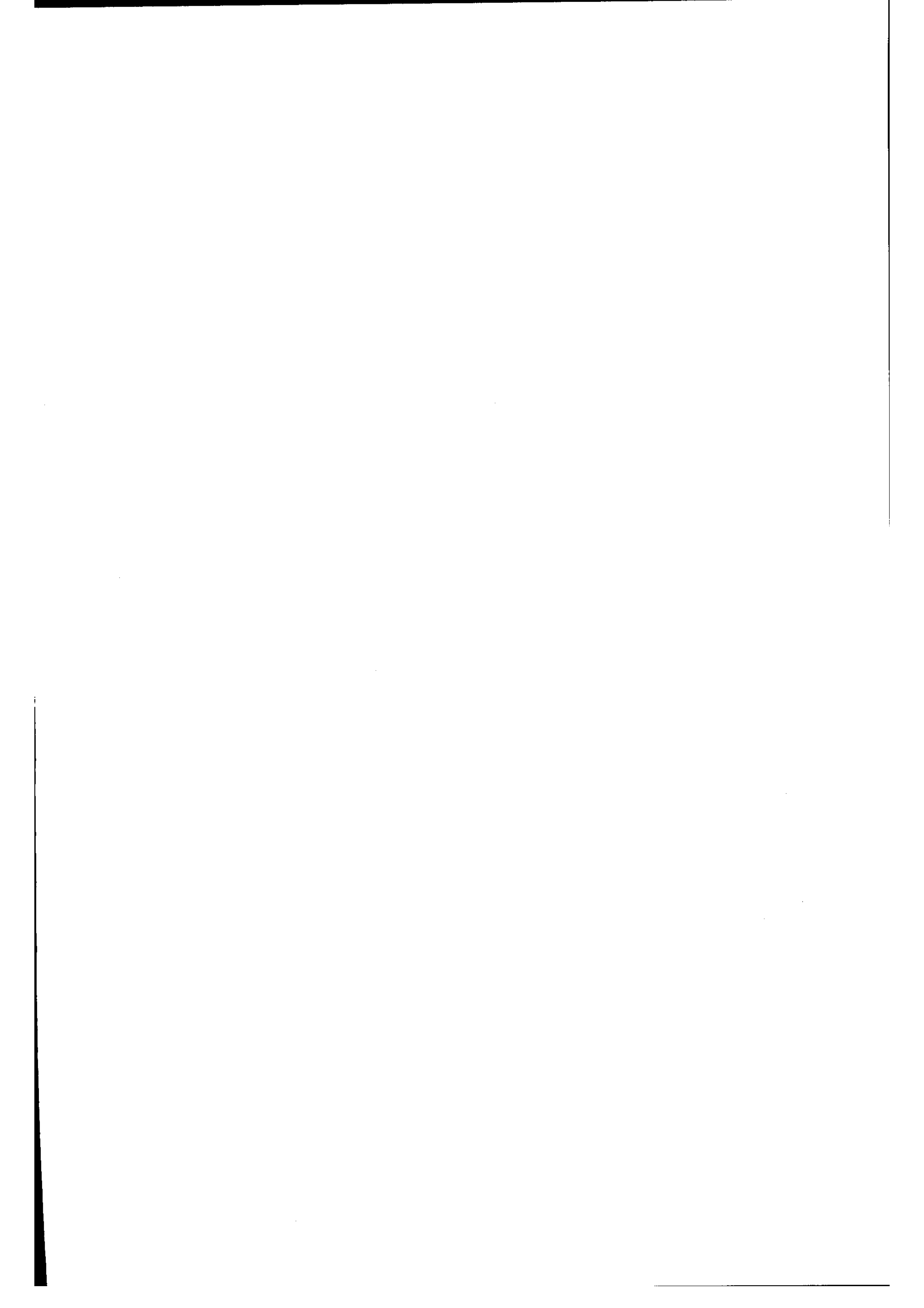
اذا كان حادث السيارة المتحركة لا يثير صعوبة فيما يتعلق باثبات تدخلها فى الحادث ، فان الامر على خلاف ذلك بالنسبة للسيارة الساكنة ، حيث يصعب القول بتدخل سيارة متوقفة عن السير فى الحادث وبالتالى مسئولية الحارس أو المؤمن عن تعويض الضرر الناجم عن ذلك . ولكن الواقع العملى يكشف عن امكانية تدخل تلك السيارة فى الحادث سواء عن طريق احتكاكها بالمضرور ، أو من خلال تأثير وقوفها على وقوع الحادث رغم انفصالها عنه ، أو عبر صورة خاصة تتمثل فى حوادث فتح الابواب .

وعلى ذلك تنقسم دراستنا ، فى هذا الباب ، الى فصول ثلاثة :

**الأول** : احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور .

**الثانى** : انفصال السيارة الساكنة عن المضرور .

**الثالث** : حادث فتح باب السيارة



# الفصل الأول

## احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور

لعل الفارق ، فى هذا الفرض ، لا يبدو كبيراً بين القانون المصرى والقانون الفرنسى الذى تعود فيه الى الظهور ملامح الركائز التقليدية للمسئولية من خطأ وضرر ورابطة سببية .

# المبحث الأول

## احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور في القانون الفرنسي

يفرق القضاء الفرنسى ، فى الحكم ، بين السيارة التى تتوقف تماماً فى مكان معين (١) ، والسيارة التى تتوقف مؤقتاً أثناء السير بسبب حركة المرور(٢) . ونعرض لكل من الفرضين على حدة ثم نتبع ذلك بتعليقنا عليهما .

**١- السيارة المتوقفة فى مكان ثابت :** يستقر قضاء النقض على ان معيار تدخل السيارة فى الحادث يكمن فى اضطراب المرور(٣) ، فتعتبر السيارة متدخلة فى الحادث اذا كان من شأن توقفها ان يؤدى الى هذا الاضطراب ، واضطراب المرور ، كما قد يتبادر الى الذهن ، لا يرتبط بالضرورة بالوقوف المخالف أو غير المنتظم للسيارة (٤) ، فمثل هذا الوقوف ليس شرطاً أو معياراً للاضطراب ، فقد يترتب على وقوف السيارة المنتظم ، فى

---

(١) “Véhicule en stationnement ” .

(٢) “Véhicule à l'arrêt”.

(٣) ”perturbation de la circulation ” ويتسع الاصطلاح ليشمل مرور كل من السيارات أو الدرجات بأنواعها أو المارة على الاقدام .

(٤) Y. Chartier,. Accidents de la circulation ..., D. No. spéc., 1986 n. 18. =

ظروف معينة ، اضطراب المرور واعتبارها بالتالى متدخلة فى الحادث (١) ، وفى المقابل لا يعنى وقوف السيارة غير المنتظم بالضرورة اضطراب المرور (٢) . وينبغى على قاضى الموضوع ان يتحرى ما اذا كان وقوف السيارة من شأنه ان يؤدى الى هذا الاضطراب أم لا بغض النظر عن انتظام هذا الوقوف من عدمه ، ويتم تقدير الاضطراب على ضوء الظروف الواقعية للحادث (٣) .

من ذلك مثلاً الوقوف بطريقة تحجب رؤية المارة أو المركبات الأخرى(٤) أو الطريق المقابل أو التقاطع ، وكذلك الحال بالنسبة للوقوف الذى يجبر الآخرين وخاصة المارة على تغيير المسار الطبيعى والآمن كالوقوف على الرصيف ، ونفس الحكم اذا كان الوقوف يجعل المرور أكثر مشقة .

---

- فالامر لا يتعلق بتقدير السلوك الخاطىء حيث لا مجال للحديث عن الخطأ سواء بالنسبة لقواعد المسئولية الشيئية حيث افتراض الخطأ أو بالنسبة للقانون الجديد الذى تجرد تماما من تلك الفكرة .

وقد أثيرت تلك المسألة صراحة اثناء اعداد القانون ، فقيل بوضوح أنه يطبق حتى على المركبة الواقفة بانتظام .

"La loi s'appliquera même si le véhicule est en stationnement régulier" Badinter J.O. déb. Sénat, 11 avr. 1985, P. 193.

(١) Civ. 2, 21 juill. 1986 ( 3 arrêts) , J.C.P. 1987.11.20769, obs. G.Durry- Gaz. Pal 1986. 651 note F. Chabas et 1987. 98 Conc. Charbonnier.

(٢) Civ. 2, 7 oct. 1987, D. 1987.1.R.206- J.C.P. 1986. IV.382.

فبالرغم من وقوف السيارة فى الاتجاه المعاكس الا ان المحكمة لم تعتبرها متدخلة فى الحادث .

(٣) F. Chabas, note préc.

(٤) مثال ذلك توقف سيارة نقل على الطريق ، المغلق بسبب تواجد عدد كبير من الناقلات فى حالة اضراب ليلاً ، مطفئة الانوار ، وفى منطقة تنعدم فيها الاضاءة ، وتحجب بطريقة خطيرة ممر المرور . اصطدمت بها سيارة قادمة من الخلف . أجابت المحكمة طلب تعويض =

ففى واقعة اصطدام دراجة بخارية بمؤخرة سيارة نقل واقفة بطريقة منتظمة ، رفضت المحكمة طلب تعويض سائق الدراجة المصاب الموجه الى مؤمن السيارة ، استناداً الى ان وقوف الاخيرة الصحيح فى شارع مضىء والرؤية فيه واضحة لا يسمح باعتباره عامل على اضطراب المرور ، ولا يعتبر بالتالى متدخلاً فى الحادث . أيدت محكمة النقض الحكم واعتبرته متفقاً وصحيح القانون ، سواء طبقاً لقانون ٥ يوليو ١٩٨٥ ، أو لقواعد المسئولية الشيئية المقررة فى المادة ١/١٣٨٤ مدنى (١) . وبصدد واقعة مقاربة عابت محكمة النقض على الحكم المطعون فيه عدم بحثه مدى تأثير الوقوف المنتظم للسيارة على اضطراب مرور سائق الدراجة ، فبالرغم من ان السيارة واقفة على منطقة جانبية دون ان تمس بحر الطريق (٢) ، الا أنها ، على ضوء الظروف الواقعية ، يمكن أن تؤدى الى اضطراب المرور (٣) . وفى حكم أخر اصابت دراجة بخارية أحد المارة أثناء عبوره الطريق من خارج مكان عبور المشاه لان هذا المكان كان محجوباً بوقوف حافلة على جانب الطريق . قررت المحكمة مسئولية حارس الحافلة دون الدراجة ، حيث كان وقوفها سبباً فى اضطراب المرور . أيدت محكمة النقض الحكم فى هذا الجانب الا انها ادانته فى الشق الآخر حيث اعتبرت الدراجة بدورها متدخلة فى الحادث(٤) .

---

- المضرور فى تلك السيارة الموجه ضد حارس ومؤمن سيارة النقل لثبوت تدخلها فى الحادث من خلال الوقوق المؤدى الى اضطراب حركة المرور . ولا يؤثر فى ذلك مشروعية مبرر هذا الوقوف .

Civ. 2, 9 mai 1990, D. 1991 , P. 123 note J.L. Aubert .

(١) Civ.2,21 juill. 1986, Gaz.Pal. 1986.2.652 note F. Chabas.

(٢) "... Stationée sur un accotement bordant une route et n'empiétait pas sur la chaussée".

(٣) Civ. 2,18 nov. 1987, D.1988.373 note H. Groutel.

(٤) انظر هامش ٤ بالصفحة السابقة ، حكم أخر فى نفس الدائرة فى نفس اليوم والموضع.

## ٢- السيارة المتوقفة مؤقتاً خلال السير :

يأخذ القضاء بشأن السيارة التى تتوقف مؤقتاً أثناء السير ، بمعيار آخر هو « الوضع غير العادى » (١) ، حيث تعتبر السيارة الساكنة متدخلة فى الحادث اذا كان هذا السكون قد تم فى صورة غير طبيعية (٢) . ويقع على المضرور عبء اثبات ذلك(٣). والجدير بالذكر ان الوضع غير العادى لا علاقة له بمشروعية الوقوف ، فقد يكون هذا الوقوف مشروعاً ، من حيث السبب والكيفية والمكان الا انه يتم فى صورة غير عادية مما يبرر اعتبار السيارة متدخلة فى الحادث(٤) .

بصدد واقعة كان السائق يسير بسرعة كبيرة أدت الى فقدانه السيطرة على السيارة مما أدى الى توقفه ،اثر اشارة المرور ،

---

(١) "La position anormale du véhicule "

(٢) Civ.2, 11 avr. 1986, J.C.P. 1986.11.20672 note J.F.

(٣) حيث يستقر القضاء كقاعدة عامة على ان عبء اثبات التدخل يقع على عاتق المضرور ، ويستطيع المدعى عليه نفى هذا التدخل ، وعلى المحكمة ، فى جميع الاحوال ، ان تتصدى لذلك وتبين فى حيثيات حكمها مدى تدخل السيارة فى الحادث من عدمه .

Civ. 2,28 mai 1986 et 21 juill.1986, D.1987. 160 note Groutel - 4 déc. 1985, Bull Civ. 11.n. 186.

(٤) H. Huet , la definition de l'implication ..., R.T.D. Civ. 1987, P. 333 - Civ.2, 22 nov. 1984, R.T.D.Civ. 1986.123 obs. J. Huet.

وجدير بالذكر ان تدخل السيارة المتوقفة فى الحادث لا يقتصر فقط على الفرض الغالب المتمثل فى الاصطدام بمركبة أخرى أو دراجة او أحد المارة ، بل يمتد ليشمل الاصابة من اللهب الخارج من المركبة المتوقفة (Civ.2, 19 fév.1986, Gaz. Pal. 1986, 322 obs. F. Chabas)، وكذلك اصابة الراكب اثناء هبوطه من المركبة (Civ. 2, 11 oct. 1989, Argus 1989.2779)

وبحث مشروعية الوقوف يتسع ليشمل مبرره ( عطل أو انتظار .... ) مسموح به فى المكان من عدمه ، طريقته من حيث الاتجاه واضاءة الانوار والمسافة .

بصورة متداخلة مع حركة السيارات التى تليها . اصطدمت به سيارة أخرى . كشفت ظروف الحادث بوضوح ، للمحكمة ، عن الوضع غير الطبيعى لتوقف السيارة ، وبالتالى تدخلها فى الحادث(١) . وعلى العكس من ذلك لم تعتبر المحكمة السيارة المتوقفة بانتظام بسبب العطل ، على الجانب المخصص للطوارىء من الطريق السريع ، متدخلة فى حادث التصادم لانه لم يقم الدليل على ما يفيد وضعها غير الطبيعى وبالتالى دورها السببى فى الحادث (٢) . ويختلف الامر فى حالة الدراجة التى تسير على الجزء الرملى من جانب الطريق ، اذ وجد أمامه سيارة واقفة على نفس الجانب ، فاصطدم بها ، أثناء محاولته تفاديها ، لانه لم يتمكن من الانحراف يساراً فى بحر الطريق بسبب مرور سيارة أخرى - فى تلك اللحظة - بجانبه . اعتبرت المحكمة أن وقوف السيارة غير عادى ، ولا يأخذ حكم الوقوف على الجانب المخصص للطوارىء فى الطريق ، لذا فانها تعتبر متدخلة فى الحادث(٣) .

وفى تطور حديث لمحكمة النقض نجدها قد خرجت على التفرقة السابقة : الوقوف الثابت والتوقف المؤقت ، واستعملت معيار الاضطراب فى الحالة الثانية بعد ان كان قاصراً على الحالة الاولى ، فقد قضت بعدم تدخل مركبة جمع القمامه فى الحادث لانه ليس من شأن توقفها على جانب الطريق ، ليلاً ، مضيئة

---

(١) Civ.2, 27 avr. 1988, Bull Civ. 11. n. 101.

(٢) Civ. 2,22 nov. 1984, Bull Civ., 11, n. 175.

وقد صدر الحكم تطبيقاً للقواعد العامة ( م ١/١٣٨٤) قبل صدور القانون الحالى ، ويرى الفقه ان الحل قد يبدو مختلفاً على ضوء هذا القانون .

J. Huet, obs., R.T.D.Civ.1986.123.

(٣) Versailles 20 mars 1986, J.C.P. 1986.11.20682 note F. Chabas .

وينتقد المعلق الحكم حيث يرى عدم تدخل السيارة فى الحادث لان وقوفها كان طبيعياً .

أنوارها القوية ، وفي مكان واضح ، لاداء عملها ان يؤدى الى اضطراب حركة المرور(١) .

**٣- التعليق على موقف القضاء من السيارة الساكنة :**

يبين مما سبق ان معيار تدخل السيارة المتوقفة فى الحادث ليس على درجة كافية من الوضوح (٢). سواء تعلق الامر بفكرة اضطراب حركة المرور أو بفكرة الوضع غير العادى للوقوف . ولعل القضاء يميل الى التوسع فى تطبيق المعيار (٣) تمشياً مع رغبة المشرع فى توفير ضمانة أكبر للمضرور وتسهيل تعويضه . ولعل المعيار يزداد وضوحاً اذا ما تم القاء الضوء عليه من خلال القواعد العامة للمسئولية سواء فيما يتعلق برابطة السببية أو بالخطأ .

ففيما يتعلق برابطة السببية ، نجد المعيار السابق أضيق من مفهوم تلك الرابطة طبقاً لنظرية تعادل الاسباب التى تقضى بالاخذ فى الاعتبار كل العوامل التى لها دخل فى احداث الضرر (٤) . فلا يكفى مجرد تواجد السيارة الثابتة فى مقر الحادث حتى يمكن اعتبارها متدخلة فيه، بل ينبغى أن يكون لها دور فى وقوعه من خلال وقوفها غير العادى أو المؤدى الى اضطراب المرور (٥)

---

(١) Civ. 2,7 juin 1990, Resp. Civ. et ass. 1990 n. 290.

(٢، ٣) J. Huet, R.T.D.Civ., 1987.334-1988-778.

(٤) Civ. 2,21 juill. 1986, préc.- J. Huet , R.T.D.Civ. 1988.778.

(٥) فلا يكفى مثلا مجرد تواجد السيارة بمكان الحادث للقول بتدخلها فيه ، حتى ولو وقع احتكاك بينها وبين المضرور . كما لو سقط احد المارة أو اصطدم بسيارة متوقفة بانتظام وبصورة عادية ، اثر تعرضه لأزمة قلبية أو بسبب انزلاقه على الطريق أو نتيجة سكره أو غير ذلك من الاسباب التى لا صلة لها بالسيارة ، ففى مثل هذه الحالات ليس للسيارة سوى دور سلبى محض فى وقوع الضرر ، بل ان هذا الضرر يمكن أن يقع حتى مع وجود السيارة . =

وليس معنى ذلك ان المعيار السابق يتطابق مع نظرية السبب المنتج ، فهو أوسع نطاقاً منها حيث لا يشترط أن يكون وقوف السيارة هو السبب المألوف الذى يحدث هذا الضرر فى العادة ، بل يكفى أن يكون لها دور فى وقوعه(١) . ويقربنا ذلك من فكرة الدور الايجابى التى يسير عليها القضاء بالنسبة للمسئولية الشيئية طبقاً للمادة ١٣٨٤/١ حيث يعتبر الحارس مسئولاً عن الضرر اذا لعب الشيء دوراً ايجابياً فى احداثه (٢) .

أما فيما يتعلق بالخطأ ، فان هذا المعيار يفتح الباب أمام القاضى لوضع سلوك الاطراف فى الميزان سواء تعلق الامر بمسلك حارس السيارة موضع المساءلة أو بمسلك المضرور . فتقرير ما اذا كان توقف السيارة قد تم فى صورة غير عادية أو على نحو يعرقل حركة المرور ينطوى بالضرورة على تقرير نسبة من الخطأ فى حق الحارس (٣) . أما خطأ المضرور فيبدو من عبارات الحكم القاضى بان وقوف السيارة المنتظم لى من شانه أن يؤدى الى اضطراب حركة المرور اذا كانت الرؤية جيدة على نحو

---

= قارن J.F. Barbieri, op. cit.

(١) Civ.2, 19 fév. 1986- 4 déc. 1985, préc.- G. Viney , Réflexions après quelques mois d'application, D. 1986.209.

حيث تتجه أحكام القضاء بوضوح الى عدم تطلب اثبات ان دور السيارة كان السبب المنتج لوقوع الضرر .

(٢) نفس الموضع

P. Jourdan , implication et Causalité du dommage , R.T.D.Civ. 1991 .550

وانظر فيما يتعلق بالدور الايجابى أو السلبى للشىء قبل قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ .

Civ. 2,22 nov. 1984 , J.C.P., 1985.11.20477 note N. Dejean de la Bâtie.

(٣) J. Huet , R.T.D.Civ. 1987.334.

يمكـن المضـرور من تفـادى الارتطام بـالسـيـارة ، ومن ثم فـان سلوكه ، فى هذه الحالة ، لا يخلو من اللوم (١) .

ولعل التطبـيق الواضح لما سـبق هـو حـادث تصـادم دراجـة بالسيـارة الواقفة فى الممنوع أمام مدخل المبنى دون أن تمس بحر الطريق . قررت المحكمة أن خطأ المضرور غير المغتفر هو السبب الوحيد فى الحادث لانه كان يقود الدراجة مائل الراس فى طريق مسـتقيم واضح ولا توجـد أمامه أية عقبة تعرقل حركة مروره . استبعدت المحكمة وجود أى دور للسيارة فى الحادث لانها كانت مرئية بوضوح ومن السهل جداً تفاديها (٢) .

يتضح من ذلك ان القضـاء الفـرنسى ، فـيما يتعلق بتدخل السيارة المتوقفة فى الحادث ومدى مسئولية حارسها عن الضرر ، لم يخرج كثيراً عن القضاء المسـتقر قبل القانون الجديد من حيث النتائج . ولعل الاختلاف الوحيد هو تغير المسميات (٣) ، ومن ثم فهو لا يضيف جديداً لموقف المضـرور ، فى هذا الشأن ، خاصة وان

---

(١) انظر ما سبق ص٨١ هامش ١ .

(٢) Dijon 25 sept. 1985, Gaz.Pal. 1985.2.602 note Chabas.

ويرى الفقه ان هذا الحكم يتفق مع القانون الحالى رغم صدوره قبل سريانه مع فارق واحد هو انه كان ينبغى على الحكم مغايرة الالفاظ وبيان ما اذا كانت السيارة متدخلة فى الحادث من عدمه .

(٣) G. Durry, obs., J.C.P. 1987.11.20769 : "si les mots ont changé , les choses restent les mêmes".

فبدلاً من القول بتعويض الاضرار التى تتسبب فيها السيارة للغير ، أصبح يقال تعويض الاضرار التى تتدخل السيارة فى احداثها .

بل ان محكمة النقض لم تتغير حلولها ، فى هذا الفرض ، بل ظلت تستخدم نفس المعيار ، حيث لم تكن تقضى بمسئولية حارس السيارة المتوقفة عن الضرر الواقع اثر الاصطدام بها الا اذا تبين ان وضع السيارة كان غير عادى أى من طبيعته مفاجأة المضرور

Civ. 2,19 mai 1976, D. 1976, I.R., P. 233- 24 mai 1978, J.C.P. 1979.11.19174 note N. Dejean de la Batie.

المضرور يقع عليه عبء اثبات تدخل السيارة في الحادث من خلال اثبات طبيعة توقفها ، وهذا أمر ينطوى على قدر غير هين من الصعوبة نظراً لان الارتطام غالباً ما يكون مصحوباً بتغيير الوضع الاول للسيارة . ولا شك ان ذلك ينطوى على تعريض حقوق المضرور لقدر من المخاطر مما يتنافى مع هدف المشرع الذى تغيا به وضع القانون الجديد (١) .

ويكشف ذلك أيضاً عن ان القضاء يأخذ بأكثر من مفهوم لتدخل السيارة فى الحادث (٢) . فاذا كان هذا المفهوم ، فى حالة السيارة المتحركة ، ذا طبيعة مادية تتمثل فى مجرد ثبوت احتكاك السيارة بالمضرور بغض النظر عن علاقة السببية ، فانه يتغير ، بصدد السيارة الساكنة ، لتظهر فيه تلك العلاقة ، حيث يلزم أن تتدخل السيارة بطريقة أو بأخرى فى وقوع الحادث أى أن يكون لها علاقة ضرورية به أو دور ما فى وقوعه ، تلك العلاقة أو ذلك الدور قد يتمثل فى اضطراب حركة المرور أو الوضع غير العادى وما الى ذلك (٣) .

---

(١) نفس الموضع

(٢) F. Chabas , le droit des accidents de la circulation , LITEC, 1988, n. 141 et s. Saludan note , J.C.P. 1987.11.20833.

(٣) انظر ما سبق ص ٧٩ ، ٨٢ وما يلى ص ٩٥ .

## المبحث الثانى

## احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور فى القانون المصرى

لا يختلف الحكم ، تقريباً ، فى هذا الفرض ، فى القانون المصرى عنه فى القانون الفرنسى ، حيث يؤدى تطبيق القواعد العامة فى المسئولية عن الاشياء الى الوصول الى نتائج مقاربة ، فيشترط لتقرير مسئولية الحارس ان تتدخل السيارة ايجابياً فى احداث الضرر ، ولا يكفى ان يقتصر دورها على كونها مجرد عامل أو مناسبة لحدوث الضرر ، أى لا يكفى تدخلها السلبى فى احداثه (١) .

ومن المتفق عليه ان التدخل الايجابى لا يقتصر على السيارة المتحركة بل يمكن ان ينطبق على السيارة الساكنة اذا كانت ، وقت الحادث ، واقفة فى غير وضعها الطبيعى أو فى مكان غير معتاد الوقوف مما ادى الى أن تصطدم بها مركبة أخرى أو دراجة أو أحد المارة (٢) .

---

(١) نقض ١٩٦٤/٢/٢٠ المجموعة س١٥ ص٢٤٠ « يشترط لتحقق مسئولية حارس الاشياء المقررة فى المادة ١٧٨ مدنى أن يقع الضرر بفعل الشىء مما يقتضى أن يتدخل الشىء تدخلاً ايجابياً فى احداث الضرر . فاذا دفع الحارس هذه المسئولية أمام محكمة الموضوع بأن تدخل الشىء لم يكن الا تدخلاً سلبياً وان الضرر لم يقع الا بخطأ المتوفى ... فان الحكم المطعون فيه اذ لم يواجه هذا الدفاع الجوهرى ولم يناقشه يكون معيباً مما يستوجب نقضه ».

(٢) السنهورى جـ ٢ ص١٥٣٠.

وتقرر المحكمة مسئولية السائق لمجرد تركه سيارته مضطراً اثر انفجار اطاراتها وفى حيازة الحمال فى الطريق العام المرصوف فى وقت يدخل فيه الليل ودون اضاءة النور الخلفى للمقطورة عند تركها وهى مسئولية لا يدفعها ان اتخاذ الاحتياط كان لزاماً على الحمال : نقض جنائى ١٩٧٤/٥/١٩ المجموعة س٢٥ ص٤٨٦.

ويعتبر تدخل السيارة سلبياً اذا كانت فى موضع صحيح ومألوف ليس من شأنه ان يحدث ضرراً فى العادة . مثال ذلك توقف السيارة فى مكان الانتظار أو على حافة الطريق خارج خطوط السير فيه مضيئة اشارات الانتظار أو التوقف أثناء حركة المرور ، لكثافته أو اتباعاً لقواعده ، فى المجرى والوضع العادى للانتظار . فاذا اصطدمت مركبة أخرى أو دراجة أو أحد المارة بالسيارة الواقفة ، فى مثل تلك الحالات ، لم يكن حارسها مسئولاً عن الضرر الواقع اثر هذا الاصطدام .

ويقوم قاضى الموضوع بالتمييز بين الوضعين وفقاً لخبرته العامة المجردة (١) ، ويمكنه الاستعانة فى ذلك بالمعاينة والخبرة على ضوء قواعد ولوائح المرور الواجبة الاتباع فى هذا الصدد .

ويعن لنا ، فى هذا المقام ، ان نضيف الى المبادىء السابقة تحفظين هامين :

**الأول** : ينبغى عدم الربط بصفة مطلقة بين الوقوف المخالف لقواعد المرور والمسئولية عن الحادث ، فالوقوف المخالف أو غير المعتاد لا يعنى بالضرورة التدخل الايجابى للمركبة فى احداث الضرر ومسئولية قائدها بالتالى عنه ، فالامر لا يتعلق باسناد الخطأ اليه ، لان هذا الخطأ مفترض فى جانبه بمجرد ثبوت علاقة السببية بين فعل السيارة والضرر (٢) . بل ينبغى الاخذ فى

---

=ومثاله ايضاً الحادث الذى يرجع سببه الى وجود سيارة نقل كانت تقف على يمين الطريق مطفأة الانوار الخلفية ولم يرها السائق اثناء سيره الا على بعد أمتار قليلة فاضطر الى الانحراف يسارا قليلاً ليتفادى الاصطدام بها ، فصدمته سيارة نقل كانت قادمة من الاتجاه المضاد : نقض جنائى ١٩٧٤/٦/٢٤ المجموعة س٢٥ ص٦٣٢.

(١) الدناصورى والشواربى ص ٣٦٠.

(٢) نقض ١٩٧٨/٤/٢٥ المجموعة س٢٩ ص١٠٩٤.

الاعتبار الظروف التى وقع فيها الحادث من جهة وخطأ الغير أو المضرور من جهة أخرى لتحديد مدى توافر رابطة السببية بين لسيارة الواقفة والضرر (١) . فقد تقف السيارة ، مثلاً ، فى مكان ممنوع الانتظار فيه ، لاسباب تتعلق بتنظيم سير المركبات أو لاسباب جمالية أو أمنية ، ثم يصطدم بها أحد المارة أو سيارة أو دراجة ، فى وضح النهار ، رغم اتساع الشارع وسهولة تفادى السيارة الواقفة التى لا يشكل وقوفها سبباً لاضطراب حركة المرور أو السير (٢) . لعل سبب الحادث ، فى هذا الفرض ، يكمن وراء القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور . وينبغى على المحكمة التصدى لذلك لبيان أثره على قيام رابطة السببية بين وقوف السيارة والضرر (٣) ، فقد يكون خطأ المضرور أو الغير سبباً لتخفيف المسئولية أو المشاركة فيها أو تحملها اذا كان على درجة من الجسامة يستغرق فيها خطأ قائد السيارة المتوقفة (٤).

---

(١) نقض ١٩٦٧/١٠/٢٦ المجموعة س١٨ ص١٥٦٠ حيث « يجب عند تحديد المسئولية الوقوف عند السبب المنتج فى احداث الضرر دون السبب العارض » .

(٢) انظر أمثلة لذلك فى القضاء الفرنسى ما سبق ص٧٩.

(٣) وقد طبقت محكمة النقض ذلك المبدأ بمناسبة حادث تصادم سيارة بأخرى متروكة فى الطريق دون اضاءة أنوارها : « متى كانت المحكمة .قد اقامت الحجة على مقارفة الطاعن لجريمة القتل الخطأ التى ادين بها بما استخلصته من عناصر الدعوى فى منطق سليم وبغير تناقض وكان الحكم بعد أن دلل على خطأ الطاعن المتمثل فى عدم اضاءته النور الخلفى ليلاً للسيارة قيادته فى حال وقوفها فى الطريق العام واستظهر رابطة السببية بين هذا الخطأ والنتيجة التى حصلت فنفى عن قائد السيارة التى اصطدم بها ارتكابه اى خطأ يستغرق خطأ الطاعن ، فانه بفرض ما يقوله الاخير من خطأ الحكم فيما اسنده الى احد شهود الاثبات من مرور سيارات فى الاتجاه المضاد تضىء أنوارها العاكسة فان هذا الخطأ بعد أن استوفى الحكم دليله لا يضيره طالما انه لا يؤثر فى سلامة منطقه أو النتيجة التى انتهى اليها ذلك بان البيان المعول عليه فى الحكم هو ذلك الجزء الذى يبدو فيه اقتناع القاضى دون غيره من الاجزاء الخارجة عن سياق هذا الامتناع » نقض ١٩٦٣/٤/٢٩ المجموعة س١٤ ص٣٥٩.

(٤) انظر ما سبق ص ٤٩ ، ٦٣ .

الثانى : ان تدخل المركبة الواقفة فى الحادث لا يقتصر فقط ، كما هو الغالب ، على حالة التصادم ، بل يمكن أن تكون مثل تلك المركبة بذاتها سبباً فى وقوع الضرر ، كما لو كانت مصدراً لشرر متطاير منها أو لسقوط أو انفصال جزء منها مصيباً أحد المارة ، أو اصابة أحد الركاب المتواجدين على السلم أو انزلاقه أثناء صعوده أو هبوطه منها (١) .

وأخيراً فانه يقع على عاتق المضرور عبء اثبات تدخل السيارة فى الحادث . ويثبت ذلك من اقامة الدليل على وجود التلامس أو الاحتكاك بين السيارة والمضرور ، فيقوم ذلك قرينة على وجود علاقة السببية بين فعل السيارة والضرر (٢) ، أى أنها تدخلت ايجابياً فى احداثه . ولا يكلف المضرور باثبات الخطأ فى جانب

---

(١) وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض بانه « تنص الفقرة الثانية من المادة ٧٤ من القانون ٤٤٩/١٩٥٥ بشأن السيارات وقواعد المرور فيما حددته من واجبات قائد السيارة الاتوبيس على انه « يجب عليه ان لا يبدأ فى السير الا بناء على اشارة المحصل بعد تأكده من نزول وركوب الركاب ، كما تنص المادة ١٣ من قرار وزير الداخلية بتنفيذ احكام القانون المذكور على انه : « يحظر على قائدى سيارات النقل العام للركاب التكلم مع أحد الركاب أو عمال السيارة أو السماح لأحد بالركوب أو بالوقوف بجوارهم أثناء السير » والمستفاد من هذين النصين ان التحقق من تمام ركوب الركاب وبالذات من السلم الامامى المجاور يقع الالتزام به أساساً على عاتقه وان اطلاق المحصل صفارته لا تعفى السائق من القيام بهذا الواجب ولا تجب التزامه به ( نقض ٢٣/٣/١٩٧٠ المجموعة س٢١ ص٤٤٣).

وفى حكم آخر « مادام القانون صريحاً فى النهى عن ترك الناس يركبون على سلالم لاسيارات ، ومادام المتهم ( وهو كمسارى ) لا يتمسك فى دفاعه بان تسيير السيارة وعلى سلمها بعض الركاب انما يرجع الى سبب قهرى لم يكن فى طاقته منعه بأية وسيلة من الوسائل ، فانه لا ينفى الجريمة أن يكون قوام دفاعه عدم استجابة البوليس الى طلب الشركة صاحبة السيارة مساعدتها فى انزال الركاب الزائدين على العدد المقرر ركوبه فيها ( نقض ٢٤/٥/١٩٤٣ طعن ١٣٣٤ س ١٣ق مجموعة القواعد القانونية جـ ٢ ص٩٣٧.

(٢) انظر ما سبق ص ٤٨ .

الحارس ، فهذا الخطأ مفترض بقوة القانون . ويستطيع الحارس تقديم الدليل على ان تدخل السيارة لم يكن إلا سلبياً . وللحارس كذلك هدم رابطة السببية بين تدخل السيارة والضرر باثبات ان ما وقع كان بسبب أجنبى سواء أكان ممثلاً فى قوة قاهرة أم حادث فجائى أم خطأ المصاب أم خطأ الغير (١). وهنا يكمن فارق هام بين القانون المصرى والقانون الفرنسى الجديد الذى يمتنع فيه على حارس السيارة ، التى يثبت تدخلها فى الحادث ، التخلص من المسئولية قبل المضرور ، باثبات القوة القاهرة ، أو خطأ الغير أو حتى خطأ المضرور الا فى حالات استثنائية (٢).

وانطلاقاً من ذلك تعتبر السيارة الواقفة متدخلة فى الحادث ، فى القانون الفرنسى دون المصرى ، ويلتزم مؤمنها بتعويض المضرور ، حتى لو نجم الحادث عن قوة قاهرة ، كما لو سقطت شجرة أو صاعقة فوق السيارة فأصيب ما بها من ركاب ، والاصابة الناجمة عن دفع السيارة الساكنة أو قلبها بعاصفة هوجاء (٣) .

---

(١) انظر ما سبق ص ٤٩.

(٢) انظر ما سبق ص٤٥.

(٣) من الواضح ، فى هذا الفرض ، اننا أصبحنا أقرب الى الضمان من المسئولية وذلك لانعدام كل من ركنى الخطأ ( الثابت أو المفترض ) وعلاقة السببية . وإذا تحدثنا تجاوزاً عن المسئولية فانها موضوعية أو مادية تقوم على فكرة تحمل التبعة ، انظر فى عرض وتفصيل ذلك و المراجع المشار اليها :
G. Giveny, la responsabilité : conditions , 1982 , P. 44 et s.

# الفصل الثاني

## انفصال السيارة الساكنة عن المضرور

يبدو ، للوهلة الاولى ، اننا أمام فرض نظرى ، فليس من المألوف مواجهة تدخل السيارة المتوقفة فى حادث دون وجود تلامس أو احتكاك بينها وبين المضرور . ويصعب القول بمسئولية حارس السيارة الساكنة عن ضرر لم يكن لها أى دور مادى فى احداثه . ففعل السيارة ، من حيث المبدأ ، يتسم بالسلبية المطلقة ، نظراً لسكونها من جهة . و انفصالها عن المضرور من جهة أخرى . ونعرض لحكم ذلك الفرض - كما تعودنا - فى كل من القانون الفرنسى والقانون المصرى .

# المبحث الأول

## انفصال السيارة الساكنة عن المضرور في القانون الفرنسي

عرض الامر ، أمام القضاء الفرنسي ، بصدد حادث دراجة بخارية فى وضح النهار بالمدينة ، حاول قائدها تجاوز سيارة ، متوقفة بالممر الايسر من الطريق ، من جهة اليمين ، فصعد على الرصيف واصطدم بشجرة واصيب بجروح . رفضت المحكمة طلب التعويض المقدم ضد قائد السيارة المتوقفة ومؤمنه نظراً لان الحادث لم يقع بفعل تلك السيارة . عابت محكمة النقض على الحكم استناده الى رابطة السببية وتجاهل حكم القانون الجديد القاضى بوجوب بيان ما اذا كانت السيارة متدخلة فى الحادث من عدمه (١) . وعلى العكس من ذلك قضت المحكمة بتدخل السيارة فى الحادث ، حيث كانت تقف فى مكان مخالف وأثناء محاولة قائد الدراجة البخارية تفاديها اصطدم بسيارة أخرى كانت تمر بجانبه فى طريقها الصحيح (٢) . ولعل الفرض يبدو أكثر غرابة أمام واقعة أخرى تتمثل فى سقوط أحد المارة اثر اضطرابه المفاجىء بسبب تشغيل سيارة متوقفه بجانبه . قضت المحكمة بتدخل السيارة فى الحادث (٣) . والحق يقال ، لعل السيارة كانت تشرع

---

(١) Civ.2,11 avr. 1986, J.C.P. 1986. 20672 obs. J.F. Barbieri .
من الواضح ان محكمة النقض لا تخالف الحكم المطعون فيه من حيث النتيجة الا انها تعيب عليه قيام اسبابه على القواعد العامة فى المسئولية دون القانون الجديد .

(٢) T.G.I.Rodez 21 fév.1986, Gaz.Pal. 1986.2.659 note F. Chabas.

(٣) Paris 18 mars 1986 Gaz.Pal. 1986.1.275.

فى التحرك عند محاولة المار ، الذى كان عاجزاً من جهة ، ويتجاوز عمره السبعين عاماً من جهة أخرى ، عبور الطريق . الا ان ذلك لا يمنع من امكانية تطبيق القانون على مثل هذه الفروض ، خاصة فى الحوادث التى تنجم عن توقف السيارة المفاجىء حيث قد يستتبع مثل هذا التوقف اضطراب مجرى حركة المرور (١) .

ولعل الصعوبة الحقيقة تبدو فى حالة تواجد أكثر من سيارة فى مكان الحادث بالاضافة الى السيارات المتراصة فى أماكن الانتظار دون وجود ما يفيد اتصال احداها مادياً بالمضرور . يقتضى الامر وضع معيار لتمييز السيارة المتدخلة فى الحادث عن غيرها . ويسلم الفقه بصعوبة الوقوف على معيار حاسم فى هذا الصدد ، مهما كانت الرغبة فى اتساع نطاق تطبيق القانون الجديد بهدف حماية المضرور ، الا انه ينبغى الاقتصار على بعض ، وليس كل ، العناصر التى لها دخل فى وقوع الحادث (٢) .

يرى البعض اللجوء الى معيار الاضطراب السابق رغم ما فيه من عيوب ، حيث تعتبر السيارة المتوقفة متدخلة فى الحادث اذا أدى وقوفها الى اضطراب فى حركة المرور والسير فى الطريق (٣) . وطبقاً لهذا الرأى فإن فكرة « الاضطراب» تصلح معياراً عاماً للحكم على تدخل السيارة فى الحادث ، فى غير حالة احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور ، أى فى حالات : انفصال السيارة المتحركة عن المضرور ، انفصال السيارة الساكنة عن المضرور ، احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور (٤) .

والواقع ان محكمة النقض ، وان كانت تأخذ بالمعيار السابق فى الفروض الثلاثة السابقة ، الا انها لا تقتصر عليه وحده فى

---

(١) J. Huet, R.T.D.Civ. 1987.336.

(٢) نفس الموضع .

(٣) انظر ما سبق ص ٧٩.

(٤) P. Jourdan , R.T.D. Civ., 1991 , P. 335.

هذا الصدد ، بل تجعله أحد أوجه تدخل السيارة في الحادث ، الذى قد يتم من خلال قيام السيارة بدور آخر فيه ، أى بوجود علاقة ضرورية لها به ، هذا الدور أو تلك العلاقة لا تقتصر بالضرورة على اضطراب حركة المرور ، بل يمكن أن يتمثل فى أوجه أخرى كثيرة (١) .

ويرى البعض الآخر ، تسهيلاً على المضرور ، اللجوء الى قرينة مؤداها أن مجرد تواجد المركبة فى مكان وزمان الحادث يعد قرينة على تدخلها فيه . ويستطيع المدعى عليه اثبات العكس من خلال اقامة الدليل على ان الحادث ، طبقاً للظروف والملابسات القائمة آنذاك ، كان بالضرورة واقعاً حتى مع وجود سيارته التى لم يكن لها أى دور فى حدوثه (٢) . ولا شك أن هذه القرينة من شأنها حماية المضرور بصفة خاصة فى الحوادث التى تكون بعض وقائعها مجهولة أو محل خلاف حيث يتم تفسير الشك ، فى هذه الحالة ، لصالح المضرور . ويستتبع ذلك أيضاً عدم الربط بين تدخل السيارة فى الحادث والمسئولية . ولا يشعر الافراد ، بالتالى ، باللوم اخلاقياً لمجرد سماع الحكم عليهم بذلك لان ذلك الحكم يرتبط بمجرد التواجد وليس بالخطأ ، ومن ثم فلا داعى للاحساس بالخزى حيث يقتصر الامر على تسويات مالية مع شركات التأمين تتم لصالح المضرور انطلاقاً من فكرة التضامن الاجتماعى (٣).

ولكن هذا الاتجاه يخالف ما تستقر عليه محكمة النقض من القاء عبء اثبات تدخل السيارة فى الحادث على عاتق المضرور من

---

(١) انظر ما سبق ص٨٢ وما يلى ص ٩٧.

(٢) J.F. Barbieri , note , J.C.P. 1986.11.20672.

(٣) J. Huet, op. cit.

جهة ، ومن وجوب قيام علاقة ضرورية بين السيارة والضرر من جهة أخرى (١) ، فلا يمكن القول بتدخل السيارة فى الحادث اذا امكن الفصل بين تواجدها ووقوع الضرر ، أى ان هذا التواجد لم يكن سوى مجرد صدفة عابرة . ليس معنى ذلك ان محكمة النقض تأخذ بفكرة الدور الايجابى والدور السلبى للسيارة فى الحادث ، ذلك الدور القائم على السببية . فالمحكمة قد تجاوزت المبدأ المستقرة عليه بصدد المسئولية بصفة عامة القائم على ان الشىء المتحرك هو الذى له دور ايجابى فى وقوع الضرر بخلاف الدور السلبى للشىء الثابت (٢).

ولا تكتفى محكمة النقض بمجرد تواجد السيارة للقول بتدخلها فى الحادث ، بل يلزم وجود علاقة ضرورية بينهما ، تتمثل فى وجود دور لها فى وقوعه ، ولا بد أن يكون هذا الدور ذا شأن ، خاصة فى حالة عدم وجود تلامس بين السيارة والمضرور ، مما يقربنا نحو مفهوم خاص لرابطة السببية (٣) . فقد أيدت محكمة النقض حكم الاستئناف بصدد واقعة مؤداها : توقف حافلة ، بين محطتى ركاب ، بسبب تعطل المرور نتيجة حادث على الطريق . طلب أحد الركاب من السائق السماح له بالهبوط . وبعد أن ترك الحافلة بعدة خطوات سقط على الرصيف اثر انزلاقه . رفضت المحكمة اعتبار الحافلة متدخلة فى الحادث حيث لم يكن لها أى دور فى وقوعه (٤) . ونفس الشىء بصدد واقعة مقاربة حيث توقفت الحافلة على مسافة مقاربة من المحطة ، فتوجهت سيدة للصعود اليها ، الا انها اصيبت اثر اصطدامها بلافته مثبته

---

(١) انظر ما سبق ص ٥٧ ، ٨٢.

(٢) J. F. Barbieri , op. cit.

(٣) J. L. Aubert , note , D. 1991. 123.

(٤) Civ. 2,10 mai 1991, D. 1991, I.R.P. 166. =

على الرصيف . قضت المحكمة بعدم تدخل الحافلة فى الحادث، حيث كان ينبغى على المصابة المحافظة على سلامة نفسها بتفادى اللافتة المثبتة بوضوح على الطريق من خلال المرور بجانبها أو من خلفها (١) .

---

(١) Civ. 2, 10 avr. 1991 , D.1991 . I.R., P. 159.

- والجدير بالذكر ان المحكمة رفضت ايضاً القول بمسئولية السائق ، استناداً الى المادة ١١٤٧ مدنى ( المتعلقة بالاخلال بالالتزام التعاقدى ) حيث لا يمكن لومه على السماح للراكب بالهبوط فى غير محطة الوصول فى حالة توقف الحافلة بالطريق ، لظروف طارئة ، لمدة غير معلومة . ولا يقع على السائق عبء تحذير الركاب من مخاطر السير فى الطريق العام ، اذ ينبغى عليهم الالمام بتلك المخاطر ( الانزلاق بسبب الجليد ... ) . ويقف الالتزام بالسلامة بمجرد هبوط الراكب من الحافلة واستقلاله عنها .

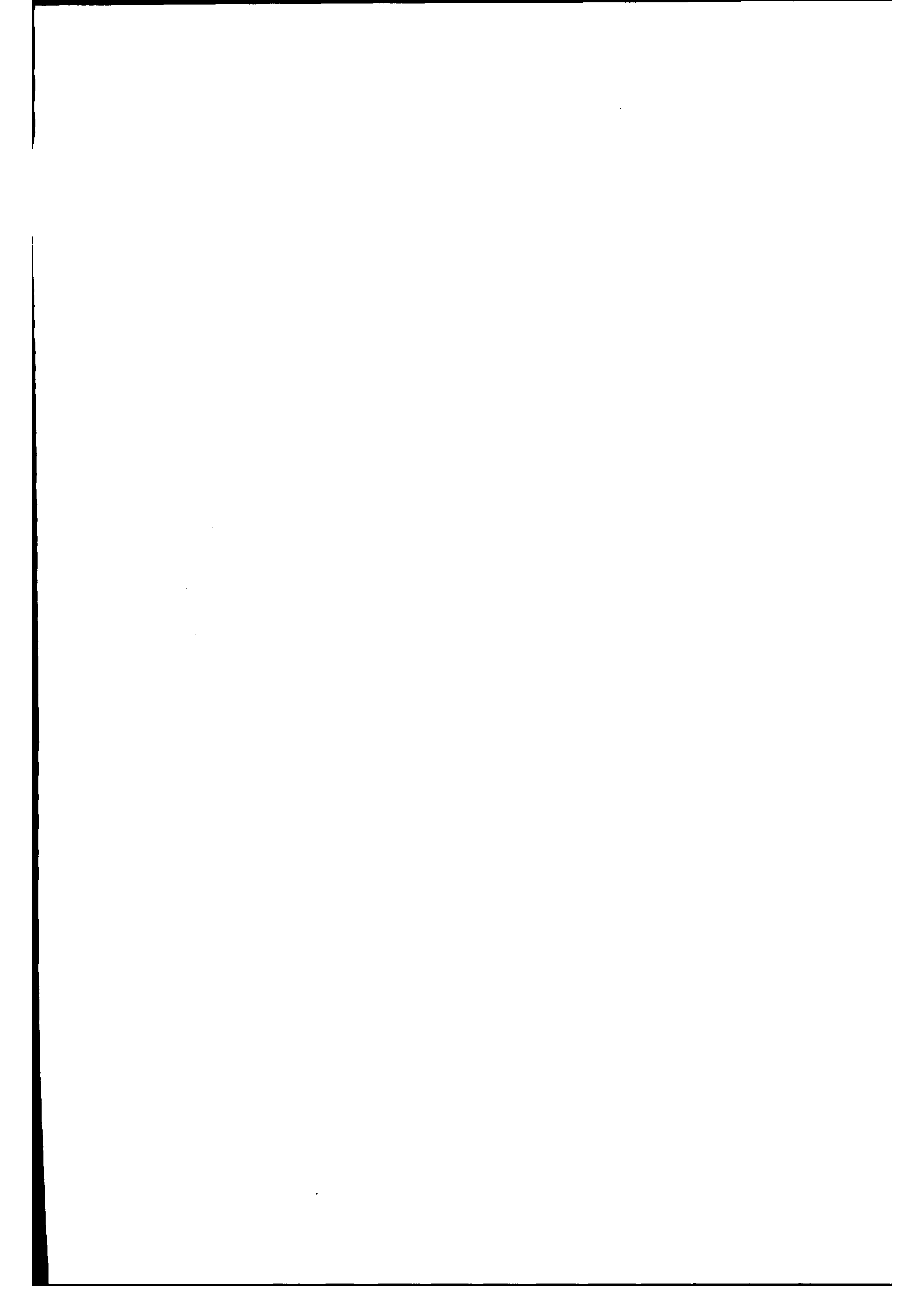
# المبحث الثانى

## انفصال السيارة الساكنة عن المضرور
## فى القانون المصرى

بالنسبة للقانون المصرى ، القائم على وجوب مسئولية قائد السيارة ، ولا تثبت تلك المسئولية الا من خلال علاقة السببية بمعناها الضيق ( السبب المنتج ) بين فعل السيارة والضرر ، يصعب القول بتوافر ذلك فى حالة السيارة المتوقفة التى لا يثبت احتكاكها بالمضرور ، وبالتالى دورها السلبى المحض فى الحادث ، الا انه يمكن ان يثبت ذلك فى حالة ما اذا لعبت تلك السيارة دوراً ايجابياً فى وقوع الضرر ، كما فى حالة السيارة التى تقف بطريقة شاذة أو فى مكان غير معتاد مما يضطر سيارة أخرى أو دراجة أو أحد المارة الى تغيير المسار الصحيح وبالتالى وقوع الحادث .

فوقوف السيارة بعيداً عن الرصيف قد يضطر أحد المارة الى النزول فى بحر الطريق فتدهمه سيارة . ونفس الشىء بالنسبة للحافلة التى تقف فى عرض الطريق بعيداً عن المحطة مما يعرض الركاب الراغبين فى الوصول اليها لمخاطر الاصابة من السيارات العابرة . وكذلك الحال بالنسبة للسيارة التى تقف ليلاً ، دون اضاءة ، على جانب الطريق السريع ، ويفاجأ بها أحد السائقين ، فى لحظة متأخرة ، ويحاول سرعة تفاديها ، فتختل عجلة قيادته ويصطدم بشجرة أو بسيارة أخرى .

وبالرغم من وقوف السيارة ، فى مثل هذه الفروض ، وعدم احتكاكها بجسم المضرور ، الا انها لعبت دوراً ايجابياً فى وقوع الضرر ويتحمل حارسها كل أو جزء من المسئولية بحسب ظروف كل حالة على حدة .



# الفصل الثالث

## حادث فتح باب السيارة

يؤدى فتح باب السيارة ، أحياناً ، بطريقة مفاجئة ودون تبصر ، الى وقوع بعض الحوادث عن طريق الاصطدام بأحد المارة أو بدراجة أو بمركبة أو بعقبة مادية أخرى . ويكون المضرور ، غالباً ، من غير ركاب السيارة التى تم فتح أحد أبوابها ، الا انه من المتصور أن يؤدى فتح الباب الى اصابة السائق أو أحد الركاب . فهل تعتبر السيارة متدخلة فى الحادث ويلتزم المؤمن ، بالتالى ، بتعويض الاضرار الناجمة عن ذلك فى مثل هذه الحالات؟ تختلف الاجابة فى القانون الفرنسى عنه فى القانون المصرى .

## المبحث الأول

## حادث فتح باب السيارة في القانون الفرنسي

ينبغى التفرقة بين حادث فتح باب السيارة الذى يكون المضرور فيه السائق أو أحد الركاب والحادث الذى يكون المضرور فيه من الغير .

### ١- المضرور هو السائق أو أحد ركاب السيارة المفتوحة :

اذا ترتب على فتح باب السيارة اصابة أحد الركاب ، فاننا نكون ، بلا شك ، بصدد حادث مرور وتكون السيارة متدخلة فيه . وتقع ، بالتالى ، مسئولية تعويض الضرر على عاتق الحارس ومؤمنه حيث تقوم تلك المسئولية بمجرد ثبوت تدخل السيارة فى الحادث . ومن المقرر ان السيارة تعتبر متدخلة فى كل حادث تتعرض له أثناء وجود الركاب بها أو خلال صعودهم فيها أو هبوطهم منها (١) ، ولو لم تثبت علاقة السببية بين فعل السيارة والضرر(٢) ، ولا يجوز ، بالتالى ، التخلص من الالتزام بتعويض الراكب عن طريق اثبات السبب الاجنبى : قوة قاهرة أو فعل الغير أو حتى خطأ المضرور (٣) .

واذا كان المضرور هو السائق نفسه ، فان الامر يختلف بحسب ما اذا كان الحادث وقع له وحده أم بمناسبة ارتطامه بمركبة أخرى مؤمن عليها .

---

(١) J.F. Barbiere , op. cit .

(٢) انظر ما سبق ص ٤٤.

(٣) انظر ما سبق ص ٤٥ .

فاذا أصيب السائق اثر هبوطه أو صعوده من باب السيارة أو نتيجة ارتطام الباب بعقبة مادية ( شجرة مثلاً ) أثناء توقف السيارة ، فانه يتحمل عبء ذلك الضرر حيث لا يضمنه التأمين الاجبارى فى هذه الحالة . لانه قاصر على تغطية المسئولية المدنية . ولا يعرف القانون الحالى مسئولية الشخص مدنياً فى مواجهة نفسه ، ويقف اختلاط صفتى المسئول والمضرور عقبة أمام التطبيق التقليدى لقواعد التعويض (١) . وبناء عليه فانه لا يجوز للحارس التمسك بتدخل سيارته فى الحادث الذى يقع له منها توطئة للاستفادة من التأمين الاجبارى (٢) .

وإذا أصيب السائق نتيجة ارتطام الباب بمركبة أخرى ، فإننا نكون بصدد حادث تصادم يغطيه التأمين الاجبارى ، حيث يحصل السائق المصاب ، بوصفه من الغير ، من حارس ومؤمن تلك المركبة على تعويض للضرر الواقع له ، مع ملاحظة أن خطأه يمكن أن يؤدى الى انقاص التعويض أو استبعاده بحسب ما اذا كان قد شارك فى وقوع الحادث أو كان السبب الوحيد فى وقوعه (٣) .

---

(١) Yvonne Lambert-Faivre, droit des ...., op . cit . P. 473 : “or il n'existe pas , dans notre droit , de sresponsabilité Civile envers soi-même : la confusion des qualités de responsable et de victime fait obstacle à l'application classique des regles de réparation ”.

(٢) Il n'ya pas d'implication envers soi-même : Civ. 2,19 nov. 1986, Gaz.Pal. 13 mars 1987, P. 3 note F. Chabas.

(٣) المادة ٤ من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ : “La faute, Commise par le conducteur du véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis”.

### ٢- المضرور هو من خارج السيارة المفتوحة :

يمكن أن يؤدى فتح باب السيارة الى الحاق الضرر بالغير : أحد المارة أو راكب دراجة أو سيارة . هناك يختلف الحكم بحسب ما اذا كان فتح الباب قد تم بمعرفة السائق أم بمعرفة أحد الركاب .

- اذا كان السائق هو الذى قام بفتح الباب كانت السيارة متدخلة يقيناً فى الحادث . وتقع مسئولية تعويض المضرور على عاتق حارسها ومؤمنه ولو لم تقم علاقة السببية بين فتح الباب والضرر ، حيث يكفى ثبوت التدخل فى الحادث ، وذلك واقع بالضرورة لاننا نكون بصدد أحد فرضين :

**الأول** : وقوع الحادث أثناء فتح الباب أى أثناء تحرك الباب ، هنا نكون بصدد فرض احتكاك السيارة المتحركة بالمضرور (١) ، لان الحركة قد تشمل كل السيارة أو جزء منها .

**الثانى** : وقوع الحادث والباب مفتوح ، كما لو ترك الباب مفتوحاً لفترة معينة ، فاصطدم به المضرور ، هنا نكون بصدد فرض احتكاك السيارة الساكنة بالمضرور ، فمما لا شك فيه ان السيارة ذات الباب المفتوح تكون فى وضع غير عادى وتعتبر بالتالى متدخلة فى الحادث (٢) .

- أما اذا فتح الباب بواسطة أحد الركاب ، فان الامر أثار بعض الصعوبات قبل صدور قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ . فقد ذهب اتجاه الى القول بمسئولية الراكب . ونظراً لانه ليس حارساً أو قائداً للسيارة ، فان التأمين الاجبارى لا يغطيه الا بنص

---

(١) انظر ما سبق ص ٤٣ .

(٢) انظر ما سبق ص٧٩.

اضافى فى الوثيقة (١) . بينما ذهب اتجاه آخر الى القول بمسئولية حارس السيارة لان الحراسة لا تتجزأ حيث تعتبر السيارة كل متكامل بما فى ذلك ابوابها ، ومن ثم فان التأمين يغطى الضرر الناجم عن فتح الباب (٢) . واذا صدر الحكم بمسئولية كل من الراكب والحارس متضامنين ، فان المؤمن يستطيع ، بعد دفع التعويض ، الرجوع على الراكب بما يعادل مسئوليته عن وقوع الضرر (٣) .

صدر القانون السابق ونص صراحة على ان التأمين الاجبارى يغطى المسئولية المدنية لركاب السيارة موضوع التأمين (٤) . وأصبحت بذلك كل حوادث فتح الابواب ، بوصفها حوادث مرور ، مغطاة بالتأمين ، لان السيارة المفتوحة تعتبر بالضرورة متدخلة فيها بصرف النظر عمن قام بالفتح وسببه ، ودون اعتداد بتوافر رابطة السببية بين الفعل ذاته والضرر الواقع . فالتدخل ، فى هذا المجال ، يعنى التعبير عن سببية مادية بين السيارة والضرر ، تكفى لانعقاد مسئولية القائد أو الحارس ومؤمنه قبل المضرور ، ولا يستطيع ذلك المسئول الاحتجاج قبل الاخير بتخلف السببية القانونية (٥) . ويغطى التأمين كل المضرورين من حوادث فتح الابواب باستثناء السائق المصاب نتيجة فتحه الباب ودون تدخل مركبة أخرى مؤمن عليها .

---

(١) Civ. 15 juill. 1965 , Gaz. Pal. 1965.2.230 - Civ.2,13 oct. 1982, R.T.D. Civ. 1983, P.347, obs. Durry - Amiens , 18 oct. 1966, R.G.A.T., 1967.P. 312.

(٢) Civ. 2 mai 1968, Gaz.Pal . 1968.2P.102.

(٣) Y. Lambert-Faivre, op. cit. P. 433.

(٤) art. 8 de la loi du 5 juill. 1985 modifiant l'art. L. 211-1C.ass.

(٥) Y. Lambert-Faivre, op. cit., P. 433.

## المبحث الثانى
## حادث فتح باب السيارة فى القانون المصرى

ينبغى اعمال القواعد العامة فى المسئولية المدنية ، سواء فيما يتعلق بالمسئولية عن الفعل الشخصى أو بالمسئولية عن الاشياء . وكقاعدة عامة يمكن القول بانه اذا أدى فتح الباب الى اصابة الغير ، ممن يشملهم التأمين الاجبارى ، بضرر جسمانى ، فان التأمين يغطيه بشرط ثبوت مسئولية قائد السيارة (١) . والاصل ثبوت تلك المسئولية ، بوصفه الحارس ، بمجرد وقوع الضرر اثر الاحتكاك بالباب الذى لعب دوراً ايجابياً فى وقوعه ، حيث يؤدى ذلك الدور الى افتراض علاقة السببية بين فعل الباب والضرر ، ما لم يقم المدعى عليه الدليل على نفى تلك العلاقة من خلال اثبات القوة القاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور .

وبتطبيق تلك المبادىء على الفروض العملية السابق استعراضها فى القانون الفرنسى (٢) يتضح لنا ما يلى:

**أولاً : اذا وقعت الاصابة لسائق السيارة المفتوحة (٣)** ، فان التأمين لا يغطيه ، ما لم تكت الاصابة وليدة تصادم مركبة أخرى بالباب وتقع المسئولية كلياً أو جزئياً على عاتق سائق تلك المركبة ، هنا يستفيد السائق المصاب ، بوصفه من الغير ، من التامين الوارد على المركبة المذكورة . مثال ذلك توقف السيارة على جانب الطريق ( خارج المجرى ) ، فى وضح النهار ( أو ليلاً

---

(١) انظر ما سبق ص ٧ .

(٢) انظر تلك الفروض والامثلة الواردة بها منعاً للتكرار .

(٣) دون تدخل مركبة اخرى مؤمن عليها ، كما لو انزلقت قدمه أو ضغط الباب على اصابعه ، أو اصطدم الباب بعقبه مادية كشجرة مثلاً .

مع اضاءة شارة الانتظار ) فتأتى سيارة مسرعة ، منحرفة عن مجرى الطريق ، وتمر بطريقة ملاصقة للسيارة المتوقفة فترتطم بالباب المفتوح ويصاب السائق . لا شك أن خطأ السائق المار يمكن أن يستغرق خطأ السائق المصاب ( الواجب عليه التبصر قبل فتح الباب ) أو يشترك معه طبقاً لظروف الدعوى التى يستقل بتقديرها قاضى الموضوع (١) .

**ثانياً** : اذا وقعت الاصابة **لراكب السيارة المفتوحة** ، فان التأمين يغطى الضرر ، بشرط أن يكون هذا الراكب من المستفيدين من التأمين الاجبارى ( راكب السيارة الاجرة مثلاً ) ، حيث تفترض مسئولية السيارة عن الضرر – لثبوت الدور الايجابى لبابها فى وقوع الحادث . مثال ذلك فتح السائق باب الحافلة بطريقة غير صحيحة أو فى توقيت ( أو مكان ) خاطىء فيؤدى ذلك الى اصابة الراكب الموجود بجانب الباب أو أثناء هبوطه سواء لاحتكاكه بالباب أو لانزلاقه أو لارتطامه بسيارة أو عقبة مادية أخرى .

ويستطيع المدعى عليه التخلص من التزامه بالتعويض قبل الراكب باثبات القوة القاهرة (٢) أو خطأ الغير (٣) أو خطأ

---

(١) فمن المقرر فى قضاء النقض – ان استخلاص الفعل المكون للخطأ وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر هو مما تستقل بتقديره محكمة الموضوع بغير معقب من محكمة النقض مادام استخلاصها سائغاً . اما تكييف الفعل بأنه خطأ أو نفى هذا الوصف عنه هو من المسائل التى تخضع لرقابة محكمة النقض . ( نقض ١٩/١/١٩٨٤ طعن ٨٢٧ س٥٠ق – ٣٠/٤/١٩٨٦ طعن ٤٤٨ س٥٢ق مجموعة البناوى ص ١٠٣١ ، ١٠٣٢).

(٢) بخلاف الحال فى القانون الفرنسى . انظر ما سبق ص١٠٢ .

(٣) كما لو وقع التصادم بسبب خطأ مركبة أخرى مؤمن عليها . فى هذه الحالة يتحمل المؤمن الاخير عبء تعويض المضرور أو المساهمة فيه بنسبة خطأ السائق المؤمن من مسئوليته .

المضرور ، كما لو كان هو الذى تولى الفتح الخاطىء للباب دون اذن السائق ، أو تسرعه فى الهبوط قبل الوقوف التام للحافلة ، وان كان ذلك ، فى رأينا ، لا يعفى السائق كلية من المسئولية حيث ينبغى عليه عدم فتح الباب الا بعد التوقف وفى المكان الصحيح (١) .

واذا كان الراكب ممن لا يغطيهم التأمين الاجبارى ( كأفراد اسرة السائق أو راكب السيارة الخاصة ) فليس بوسعه سوى الرجوع على السائق بوصفه الحارس أو على الغير ومؤمنه فى حالة ما اذا كان الحادث وليد تصادم ساهم فيه خطأ سائق مركبة أخرى مؤمن عليها .

**ثالثاً** : وقد تقع الاصابة ، وهذا هو الفرض الغالب لحوادث فتح الابواب ، **للغير** ، حيث يؤدى فتح الباب بطريقة عشوائية الى الارتطام بأحد المارة أو دراجة أو مركبة أخرى . يغطى التأمين الاجبارى ، بلا شك ، كل الاضرار الجسمانية التى تقع للغير فى هذه الحالة ، حيث تثبت مسئولية الحارس عن الضرر لان الباب لعب بلا شك دوراً ايجابياً فى وقوع الحادث . ويستطيع المدعى عليه ، بطبيعة الحال ، دفع مسئوليته أو تخفيضها باثبات السبب الاجنبى بقوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المضرور .

---

(١) انظر مع ذلك حكم النقض « اذا كان تقدير الخطأ المستوجب لمسئولية مرتكبه جنائياً أو مدنياً مما يتعلق بموضوع الدعوى ، وكانت المحكمة الاستئنافية قد استخلصت من الادلة السائغة التى أوردتها ان الحادث يرجع الى خطأ المجنى عليه وحده بنزوله من السيارة قبل وقوفها ، وان المتهم لم يرتكب ثمة خطأ يستوجب مساءلته اذ كان يقود السيارة ولم يرى المجنى عليه عند مغادرته لها لانشغاله بقيادتها ، ولم يأخذ بتصوير محكمة اول درجة من ان المتهم اخطأ بتمكينه المجنى عليه من أن يقوم بفتح الباب اثناء سير السيارة ، لما استبانته من صحة اقوال المتهم ومفتش التذاكر من ان نزول المجنى عليه كان بغير اذن المتهم ودون أن يكون فى استطاعته منعه لانشغاله بالقيادة فانه لا يقبل من الطاعن المجادلة فى ذلك أمام محكمة النقض ( ١٩٧٤/١٢/٢ المجموعة س٢٥ ص٧٩٢) .

ولنا أن نتساءل ، فى هذا الصدد ، عن **تأثير خطأ الراكب .** كما لو وقع الحادث بسبب،فتح أحد الركاب لباب السيارة . هل يستطيع المدعى عليه ( الحارس أو مؤمنه ) التخلص من الالتزام بتعويض الغير المضرور استناداً الى خطأ الراكب ؟

لعل الامر يبدو يسيراً فى حالة ما اذا كان السائق هو الذى اذن للراكب بفتح الباب أو تم ذلك بعلمه ومعرفته أو عن طريقه من خلال الضغط على مفاتيح معينة لديه . لا يثور شك فى مسئولية السائق حيث تنعقد له ، كحارس ، السيطرة الفعلية على السيارة وأبوابها فيما يتعلق بالاستعمال والتوجيه والرقابة . ويلتزم هو ومؤمنه بتعويض الضرر الواقع للغير دون الاحتجاج بفعل الراكب .

ولكن الصعوبة تثور فى الفرض الذى يقوم فيه الراكب بفتح الباب دون معرفة أو اذن السائق فيسبب ذلك ضرراً للغير . فاذا قلنا بمسئولية الراكب- دون السائق - عن فعله الشخصى لا يكون أمام الغير المضرور سوى الرجوع عليه وحده دون المؤمن حيث تشترط محكمتنا العليا صراحة ، لالزام المؤمن بالتعويض ، ثبوت مسئولية قائد السيارة المؤمن عليها . ويترتب على ذلك تعرض حقوق المضرور لمخاطر اثبات الخطأ الشخصى للراكب واحتمال اعساره كمدين بالتعويض .

إلا أنه من المقرر ان « عقد التأمين الاجبارى من المسئولية عن حوادث السيارات وفقاً لقانون التأمين الاجبارى يعتبر من العقود ذات الاعتبار العينى intuiti rei التى تنصب على ما يقع من السيارة من حوادث وليس من العقود ذات الاعتبار الشخصىintuiti personnae التى تتعلق بشخص المؤمن له » (١) .

---

(١) سعد واصف ص ٤٣، ٥٤.

ويتضح ذلك من نصوص قانون التأمين الاجبارى ، حيث تنص المادة ١٨ على انه « يجوز للمؤمن اذا التزم اداء التعويض فى حالة وقوع المسئولية على غير المؤمن له وغير من صرح له بقيادة سيارته أن يرجع على المسئول عن الاضرار لاسترداد ما يكون قد أداه من تعويض » . وكذلك عموم المادة ٢/٦ من القانون ١٩٥٥/٤٤٩ التى تنص على وجوب أن يغطى التأمين المسئولية المدنية . ولم يجر نص المادة على نحو يفهم منه ان التأمين من مسئولية الحارس ، ومن يسأل عنهم ، وإنما جرى نصها مطلقاً بالنسبة للمسئولية المدنية عن حوادث السيارة . وعلى ذلك يتسع نطاق قانون التأمين الاجبارى لتغطية مسئولية غير المؤمن له طالما ان الحادث وقع من السيارة المؤمن عليها [١] . وفى هذه الحالة يجوز للمؤمن ان يرجع على المسئول بقيمة ما اداه [٢] .

وبناء عليه فان التأمين الاجبارى يغطى أيضاً المسئولية المدنية للراكب عن الضرر الواقع بسبب فتح الباب نظراً لان الحادث وقع من السيارة المؤمن عليها . وتسمح بذلك نصوص القانون الحالى ، كما رأينا ، دون حاجة الى تعديل ، كما هو الحال فى القانون الفرنسى . ولا نرى فى ذلك تعارضاً مع قضاء النقض حيث يجب فهم المراد بمسئولية سائق السيارة بمعنى ثبوت وقوع الضرر بفعل السيارة المؤمن عليها وليس بسبب قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير ( شخص من خارج السيارة ) . ويستطيع المؤمن ، بطبيعة الحال ، اذا اثبت خطأ الراكب الشخصى ، الرجوع عليه بما أداه من تعويض للمضرور .

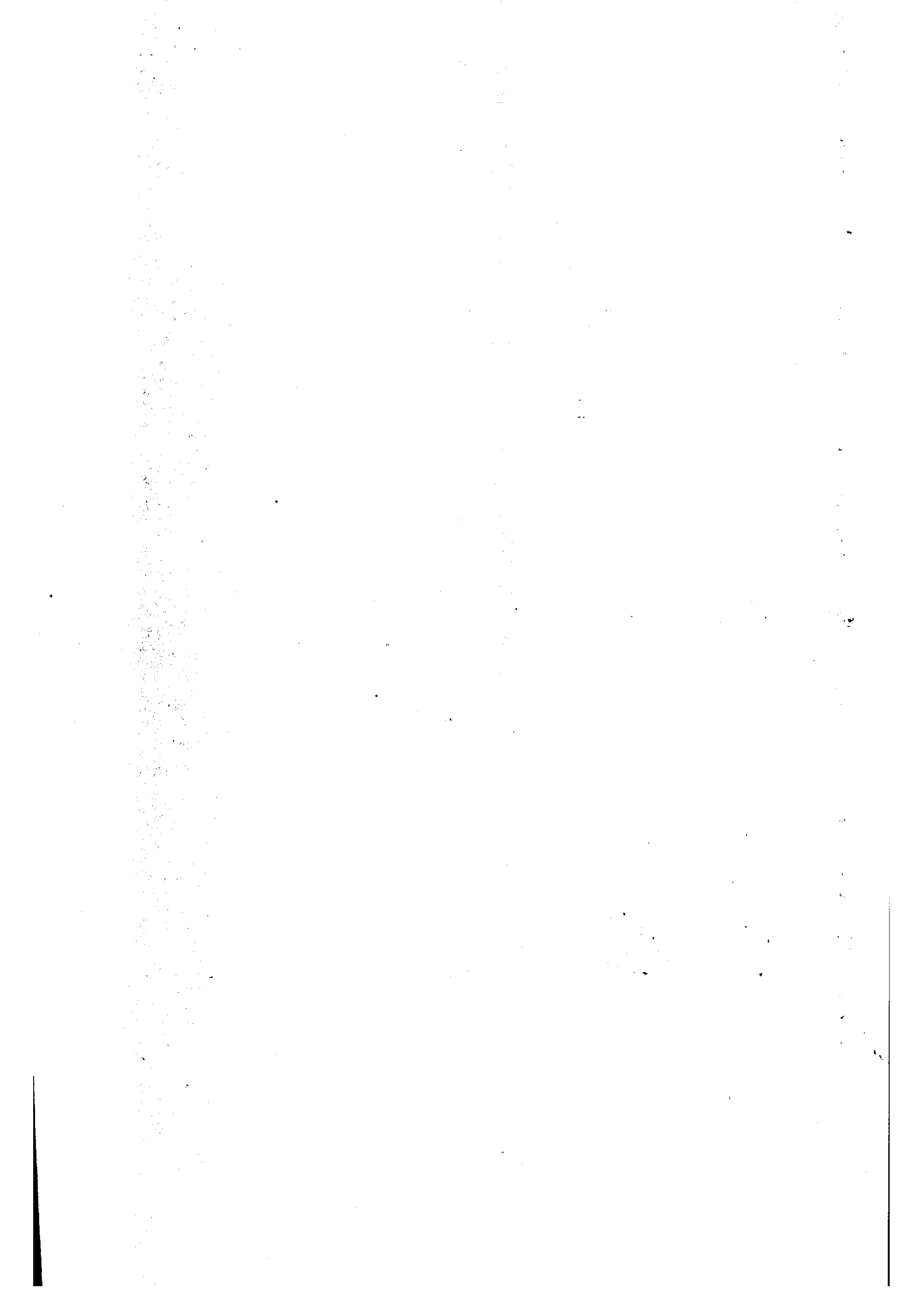
ولكن ما هو الحل فى حالة تمسك المحاكم بالمعنى الحرفى لعبارة محكمة النقض التى تقضى بوجوب « ثبوت مسئولية قائد

---

(٢،١) سعد واصف ص ٤٣ ، ٥٤.

السيارة » ، وأصرت محكمتنا العليا بدورها على ان التأمين يقتصر على تغطية المسئولية المدنية للحارس فقط ؟

نرى انه لا مفر من القول بمسئولية السائق حتى عن الحادث الواقع بسبب فتح الراكب الباب دون اذنه وسندنا فى ذلك ان الحراسة لا تقبل التجزئة ، وتنعقد للسائق ، فى الاصل ، حراسة السيارة ككل متكامل بما فى ذلك ابوابها ، ويقع عليه عبء السهر ليس فقط على حسن سير ووقوف السيارة بل كذلك « حركة فتح الابواب ، على الاقل من خلال النظر فى المرآة الجانبية . ويلزمه واجب الحراسة بحسن استعمال وتوجيه ورقابة فتح الابواب . وبناء عليه يلتزم المؤمن بتعويض الضرر الواقع للغير ، فى هذه الحالة ، ويمكنه بعد ذلك الرجوع على الراكب بما أداه بعد اثبات الخطأ فى جانبه .



# الباب الثالث

## مدى حجية الحكم الجنائي فيما يتعلق بتدخل السيارة فى الحادث

**تمهيد :**

تعرض حوادث السيارات ، فى كثير من الحالات ، أمام المحاكم الجنائية ، حيث تنطوى ، أحياناً ، على اصابات بدنية (١) ، لتصدر فيها حكماً بالادانة أو بالبراءة . وكثيراً ما يحاول المضرور الاستفادة من الطريق الجنائى ويدعى بالحق المدنى أمام نفس المحكمة ، التى تقضى ، فى حالة ثبوت الادانة ، بالتعويض النهائى أو المؤقت عن الاضرار الناجمة عن الجريمة موضوع الدعوى . ويستند المضرور ، أحياناً ، الى الحكم الجنائى الصادر بالادانة ليطلب التعويض أمام القاضى المدنى .

---

(١) فلم يكن الاتلاف باهمال معاقباً عليه . لذلك جرى قضاء النقض على انه اذا كان الضرر المطلوب تعويضه ناشئاً عن اتلاف سيارة ، وهى واقعة لا ترفع بها الدعوى العمومية لان القانون الجنائى لا يعرف جريمة اتلاف المنقول باهمال ، فان الفعل المكون للجريمة لا يكون هو السبب فى الضرر وإنما ظرفاً ومناسبة له ( نقض ٧/١١/١٩٦٠ المجموعة س١١ ص٥٧٥ – ٢٣/١/١٩٧٥ للمجموعة س٢٦ ص٢٣٣).

تغير الوضع بصدور القانون ١٩٨١/١٦٩ ليعدل المادة ٣٧٨ من قانون العقوبات وأصبح نصها كالآتى : يعاقب بغرامة لا تتجاوز ٥٠ جنيهاً كل من ارتكب فعلاً من الافعال المبينة بالفقرات التى عددتها ومنها الفقرة السادسة ونصها « من تسبب باهماله فى اتلاف شيء من منقولات الغير » . وعلى ذلك فالحكم الجنائى الصادر بالادانة طبقاً للنص المذكور يقيد المحكمة اذا رفعت أمامها بعد ذلك دعوى بالتعويض على المتهم ، ولا يدخل ذلك ، بطبيعة الحال ، فى نطاق دراستنا لان التأمين الاجبارى يقتصر على تغطية الاضرار الجسدية .

وبالرغم من انفصال وتباين نطاق وأساس كل من الدعوى الجنائية والدعوى المدنية ، الا ان مبدأ حجية الحكم الجنائى أمام القاضى المدنى يؤثر بالضرورة على مدى أحقية المضرور فى التعويض ، بل ان الفصل فى مسألة التعويض ومدى التزام المؤمن به ، كثيراً ما يتوقف على ما ينطق به القاضى الجنائى فى حكمه ، حيث يؤدى اطلاق مبدأ الحجية على عواهنه ، أو اساءة فهمه من الناحية العملية ، الى التأثير السلبى على حقوق المضرور فى كثير من الاحوال .

لذا نرى لزاماً علينا التعرض لهذا المبدأ وأهميته من جهة ، وبيان نطاقه من خلال القيود التى ترد عليه من جهة أخرى . ولا تنصب دراستنا بطبيعة الحال ، على المبدأ فى ذاته ، فلا يندرج ذلك فى نطاق البحث ، بل نقتصر على تطبيقه بصدد حوادث السيارات ، وبيان مدى تأثيره على حقوق المضرور ، وذلك من خلال استعراض المبادىء القضائية المستقرة فى هذا الشأن .

# الفصل الأول

## حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنية
## بصدد حوادث السيارات

**مضمون المبدأ (١) :**

تنص المادة ٤٥٦ من قانون الاجراءات الجنائية على انه « يكون للحكم الجنائى الصادر من المحكمة الجنائية فى موضوع الدعوى الجنائية بالبراءة أو بالادانة قوة الشىء المحكوم به أمام المحاكم المدنية فى الدعاوى التى لم يكن قد فصل فيها نهائياً فيما يتعلق بوقوع الجريمة وبوصفها القانونى ونسبتها الى فاعلها . ويكون للحكم بالبراءة هذه القوة سواء بنى على انتفاء التهمة أو على عدم كفاية الادلة ، ولا يكون له هذه القوة اذا كان مبنياً على ان الفعل لا يعاقب عليه القانون » . وتنص المادة ١٠٢ من قانون الاثبات على انه لا يرتبط القاضى المدنى بالحكم الجنائى الا فى الوقائع التى فصل فيها هذا الحكم وكان فصله فيها ضرورياً .

مفا ذلك ان الحكم الصادر فى المواد الجنائية تكون له حجية فى الدعوى المدنية كلما كان قد فصل فصلاً لازماً فى وقوع الفعل المكون للاساس المشترك بين الدعويين الجنائية والمدنية وفى الوصف القانونى لهذا الفعل ونسبته الى فاعله . فاذا فصلت المحكمة الجنائية فى هذه الامور فانه يمتنع على المحاكم المدنية أن تعيد بحثها ويتعين عليها ان تلتزمها فى بحث الحقوق المدنية

---

(١) نكتفى فقط بذكر المضمون دون الدراسة التى تجد موضعها فى المؤلفات العامة فى الاجراءات الجنائية والاثبات ، هذا بالاضافة الى المؤلفات المتخصصة .

المتصلة بها لكى يكون حكمها مخالف للحكم الجنائى السابق له (١) .

## أهمية المبدأ بالنسبة للمضرور فى حوادث السيارات :

تقوم دعوى المسئولية ، فى كثير من الحالات ، على جريمة جنائية ، فتخضع لاختصاص القضاء الجنائى واختصاص القضاء المدنى . فاذا وقعت جريمة جنائية وسببت ضرراً للغير ، فانه ينشأ عنها دعويان : الاولى جنائية والثانية مدنية . منح القانون المضرور الحق فى أن يدعى بحقوقه المدنية أمام المحاكم الجنائية (٢) ، للاستفادة من جهد النيابة العامة فى الاثبات وسلطات القاضى الجنائى الواسعة فى الاقتناع والافادة بما قد يكون لديه من أدلة . ويؤدى ذلك الى حسن سير العدالة من خلال الحفاظ على وحدة الاحكام ، وسرعة الفصل فى المنازعات فى مواجهة كل الاطراف المعنية ، وتعاضد كل من المسئولية المدنية والجنائية فى مكافحة الاضرار التى يسببها السلوك الخطر للغير ، هذا بالاضافة الى تبسيط الاجراءات واختصار الوقت(٣) .

يستفيد المضرور ، بلا شك من الحكم الجنائى الصادر بادانة السائق مرتكب الحادث ، حيث يلتزم القاضى المدنى بذلك الحكم ويتعين عليه القضاء بالتعويض والزام المؤمن به (٤) . فالطريق

---

(١) نقض ١٩٧٩/١/٢٥ المجموعة س٣٠ ص٣٩١.

(٢) هذا بالاضافة الى الطريق المدنى ، وبشرط توافر شروط حق الخيار للمدعى بالحق المدنى ، انظر محمد ذكى أبو عامر ، الاجراءات الجنائية ، ١٩٨٤ ، ص ٥٩٤.

(٣) R. Merle et A. Vitu, Traité de droit Criminel , 2 éd. T. 11, n. 1516- A. vitu, Rev. dr. pen .et Crim., 1967, P. 720.

(٤) وتقرر محكمة النقض بأنه لا يشترط لالزام شركة التأمين بمبلغ التعويض=

الجنائى وحجية الحكم الصادر فيه ينطوى بالنسبة للمضرور على المزايا السابق تعدادها فى حالة صدور الحكم بالادانة ، ولكن هذا الطريق يحمل فى طياته ، خاصة فى حالة الحكم ببراءة السائق ، الكثير من المخاطر على حقوق المضرور .

## مخاطر المبدأ بالنسبة للمضرور فى حوادث السيارات :

نشأ مبدأ حجية الحكم الجنائى أمام القضاء المدنى فى فترة (١) تقارب أساس كل من المسئولية الجنائية والمسئولية المدنية التى كانت ترتكز على فكرة الخطأ الشخصى وعلاقة السببية بينه وبين الضرر (٢) . تطورت تلك المسئولية تطوراً ملحوظاً ، فيما يتعلق بفعل الشىء بصفة عامة (٣) ، وبصدد حوادث السيارات بصفة خاصة حيث انتقلت من الخطأ الشخصى الواجب الاثبات الى الخطأ المفترض افتراضاً لا يقبل اثبات

---

- سوى أن تتحقق مسئولية المؤمن له بحكم قضائى نهائى يستوى فى ذلك أن تكون هذه المسئولية قد تحققت بحكم سابق ضد المؤمن له أو فى ذات الدعوى المباشرة التى اقامها المضرور على شركة التأمين ما لم تستند هذه الشركة فى نفى مسئوليتها الى سبب خاص يتعلق بها وحدها ( عدم وجود تأمين على السيارة مثلاً ) ، ولا يجوز للشركة ان تنازع فى قيام تلك المسئولية أو فى مقدار التعويض المحكوم به أو ان تحدد مسئوليتها باقل مما حكم به ( نقض ١٩٨٨/٥/٤ طعن ١٧٥٧ س٥٤ق – السد خلف ص ٢٦٩) .

(١) انظر نشأة المبدأ على يد القضاء الفرنسى ، دون نص ، خلال القرن التاسع عشر .

G,. Viney , la responsabilité . op. cit . n. 134.

(٢) G. Viney , le declin de la responsabilité individuelle , L. G.D.J. 1965.

(٣) De la responsabilité individuelle à la réparation des risques , Archives de philosophioe du droit , 1977 P.5 et s.

العكس الى ضمان حقوق المضرور ، أمام تعاظم دور التأمين من المسئولية ، دون حاجة الى بحث أى دور للخطأ أو علاقة السببية فى هذا المجال كما رأينا فى القانون الفرنسى (١) .

وعلى ذلك فان الحكم الجنائى الصادر بالبراءة يمكن أن يؤثر سلباً على حرية القاضى المدنى (٢) ، من الناحية العملية ، فى القضاء بالتعويض ، والمساس بالتالى بحقوق المضرور . بالرغم من اختلاف أساس وهدف وشروط كل من الدعوى الجنائية ودعوى التعويض . لذا فان القاضى الجنائى بدوره ، وخشية على حقوق المضرور ، يميل الى القضاء بالادانة ، ولو رمزية ، فى حوادث الاصابة والقتل الخطأ ، لفتح باب التعويض أمام المضرور ، وخشية من أن يؤثر حكم البراءة سلباً على حقوقه (٣) .

ان من شأن مبدأ الحجية المساس ، بطريق غير مباشر ، بحقوق المسئول مدنياً عن تعويض المضرور أى عن تحمل نتائج وقوع الفعل مصدر الضرر، وهو المؤمن الذى يجد نفسه مضطراً للالتزام بالحكم الجنائى دون أن يكون طرفاً فيه (٤) .

ونظراً لتعقد حوادث السيارات وصعوبة تحديد اسبابها وبيان المسئول عن الضرر الواقع ، حيث تتشابك غالباً الادوار فى حالة

---

(١) انظر ما سبق ص ٤٧ ، ٩٢ ، ١٠٥.

(٢) G. Durry , obs. R.T.D.Civ. 1977, P. 138.

(٣) F. Bergez, L'assureur et le droit pénal , th. Besancon, 1980, n. 94.

(٤) G. Durrey , note D.1976, P. 448.
نقض ١٩٧٠/١/٨ المجموعة س٢١ ص٤٣ : « نفاذ حكم التعويض قبل شركة التامين . شرطه ، أن يكون محكوماً به بحكم قضائى نهائى . لا يدخل هذا البحث فى نسبية الاحكام وعدم تمثيل شركة التامين فى الدعوى التى صدر فيها الحكم الجنائى . مصدر الزامها هو المادة الخامسة من القانون ١٩٥٥/٦٥٢ وتحقق شرطه وليس المادة ٤٠٥ مدنى المتعلقة بحجية الاحكام » .

التصادم ، ويصبح من العسير الاستناد الى القواعد التقليدية فى المسئولية المدنية . ومن ثم فان استفادة المضرور من صدور حكم جنائى بالادانة استناداً الى الخطأ الثابت فى حق المسئول عن الضرر يصبح ضيقاً للغاية وبالمقارنة بالنطاق الواسع للبراءة . وتنطوى ، بالتالى حجية الحكم الجنائى على مخاطر أكبر بكثير من الفوائد التى تحملها للمضرور .

وبنظرة فاحصة فى أحكام القضاء نجد أن مبدأ الحجية يطبق على اطلاقه بصدد غالبية حوادث السيارات ، وينطوى ذلك على مساس واضح بحقوق المضرور ، حيث يؤدى اساءة فهم مضمون ونطاق المبدأ الى ربط المسئولية المدنية بالمسئولية الجنائية وحرمان المضرور من الضمانات التى قررها المشرع لصالحه بصدد المسئولية الشيئية من افتراض الخطأ وقيام علاقة السببية بين السيارة والضرر بمجرد ثبوت احتكاك السيارة بالمضرور (١) .

**تطبيق عملى :** « اذا كان الثابت ان الطاعنة الاولى عن نفسها ، ومورث الطاعنين وهما والدا المجنى عليه ادعيا مدنياً أمام محكمة الجنح بمبلغ قرش صاغ واحد على سبيل التعويض ضد سائق السيارة وهيئة النقل العام - المطعون عليها الثانية - عما لحق بهما من اضرار نتيجة مقتل ابنهما فى حادث السيارة وقضى بتاريخ ١٩٦٦/٥/٩ ببراءة السائق ورفض الدعوى المدنية

---

(١) لذلك يطالب الكثير من الفقهاء المعاصرين بالغاء المبدأ أو التخفيف منه بحيث يصبح الحكم الجنائى غير ملزم للقاضى المدنى ، ويكفى أن نجعل منه قرينة بسيطة تقبل اثبات العكس ، ويستطيع القاضى المدنى أن يخالف زميله الجنائى اذا وجدت أمامه أسباب جادة تبرر ذلك .

H., L.et J. Mazeaud, Traité ..., T. 11, n. 1858 - A. Chavanne , R.sc. Crim. 1954, P. 256, n. 34 - G.Stefani, R. int. d. pen. 1955, P. 501 - A. Tunc., R.T.D.Civ. 1961, P. 692.

لانه لم يرتكب خطأ وصار هذا القضاء فى الدعوى المدنية نهائياً ، لصدوره فى حدود النصاب النهائى للمحكمة الجزئية فانه لا يكون للطاعنين ، وهم المضرورون حق مباشر فى المطالبة بالتعويض قبل شركة التأمين المطعون عليها الأولى ، ولا يغير من هذا النظر ان النيابة العامة استأنفت حكم البراءة وقضت محكمة الجنح المستأنفة بادانة سائق السيارة طالما انه قضى نهائياً برفض الدعوى المدنية . واذا التزم الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضى بعدم قبول الدعوى بالنسبة لشركة التأمين تأسيساً على انه قضى بحكم نهائى بعدم مسئولية هيئة النقل العام المؤمن لها ، فانه يكون قد التزم صحيح القانون » (١) .

يعبر الحكم المذكور عن الاثر السىء لحجية الحكم الجنائى فيما يتعلق بحق المضرور فى التعويض ، حيث يطبق المبدأ على اطلاقه ، ويرتبط ذلك الحق بثبوت الخطأ فى جانب السائق ، ويترتب على البراءة قفل باب التعويض نهائياً ، ويتحلل المؤمن ، بالتالى ، من التزامه بالضمان ، بالرغم من امكان قيام المسئولية المدنية دون الجنائية فى كثير من الحالات وبصفة خاصة فى حوادث السيارات . ويتضح من القضية المعروضة ثبوت الخطأ بالفعل ، فى مرحلة الاستئناف ، فى جانب السائق من جهة ، وامكان قيام مسئوليته دون خطأ أمام القاضى المدنى ، بغض النظر عن موقف القاضى الجنائى ، من جهة أخرى ، ويظل بالتالى ، التزام المؤمن بالضمان قائماً .

لذا نرى لزاماً علينا محاولة تحديد نطاق مبدأ الحجية من خلال بيان القيود التى ترد عليه وتحد من آثاره بصدد حوادث السيارات .

---

(١) نقض ٥ ١/٢/١٩٧٧ المجموعة س٢٨ ص٤١٣.

# الفصل الثاني

## نطاق حجية الحكم الجنائي أمام المحاكم المدنية
## بصدد حوادث السيارات

يحوز الحكم الجنائى الحجية أمام المحاكم المدنية كلما كان قد فصل فصلاً لازماً فى وقوع الفعل المكون للاساس المشترك بين الدعويين الجنائية والمدنية وفى الوصف القانونى لهذا الفعل ونسبته الى فاعله ، الا ان هذا المبدأ ترد عليه بعض القيود والضوابط التى تحد من آثاره بصفة عامة ، وفى مجال حوادث السيارات بصفة خاصة .

## المبحث الأول

## الاساس المشترك بين الدعوي الجنائية والدعوي المدنية بصدد حادث السيارة

اذا استندت دعوى طلب التعويض الى الخطأ الثابت وعلاقة السببية بينه وبين الضرر ، فانها تشترك فى الاساس مع الدعوى الجنائية المرفوعه عن ذات الفعل الداخل فى نطاق التجريم .

وتعتبر محكمتنا العليا عن ذلك بقولها : « .... ان الحكم الصادر فى المواد الجنائية تكون له حجية فى الدعوى المدنية أمام المحكمة المدنية كلما كان قد فصل فصلاً لازماً فى وقوع الفعل المكون للاساس المشترك بين الدعويين الجنائية والمدنية وفى الوصف القانونى لهذا الفعل ونسبته الى فاعله ، فاذا فصلت المحكمة الجنائية فى هذه الامور فانه يمتنع على المحاكم المدنية ان تعيد بحثها ويتعين عليها ان تعتبرها وتلتزمها فى بحث الحقوق المدنية المتصلة بها لكى لا يكون حكمها مخالفاً للحكم الجنائى السابق له ، ولما كان الثابت فى قضية الجنحة ان الدعوى الجنائية أقيمت على المطعون عليه لانه تسبب من غير قصد ولا تعمد فى اصابة الطفل وكان ذلك ناشئاً عن اهماله ورعونته وعدم احترازه بان قاد السيارة بحالة تعرض حياة الاشخاص للخطر مما أدى الى اصطدامه بالمجنى عليه واصابته بالاصابات الموصوفة فى التقرير الطبى ... ولما كان الثابت من الحكم الجنائى انه قطع فى ان الحادث وقع نتيجة خطأ المطعون عليه فانه يكون قد فصل فصلاً لازماً فى الاساس المشترك بين الدعويين الجنائية والمدنية ويحوز قوة الشىء المحكوم فيه أمام المحاكم المدنية » (١) .

---

(١) نقض ١٩٧٦/١٢/٧ المجموعة س٢٧ ص١٧١٦.

ويترتب على اشتراك الاساس فى كل من الدعويين النتائج التالية :

١- ان الحكم الجنائى البات الصادر بالادانة لثبوت خطأ السائق وقيام علاقة السببية بينه وبين الضرر يحوز الحجية أمام المحكمة المدنية وعليها ان تسلم به وترتب عليه نتائجه الطبيعية بالحكم بالتعويض . ولا يجوز لها مناقشته أو المنازعه فيه ، ويمتنع عليها أن تخالفه أو تعيد بحثه (١) . ويكون للحكم الجنائى حجيته بصدد عناصر دعوى المسئولية المدنية الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية (٢) . ويتعين على المحكمة المدنية ان تعتبرها ثابتة ويقتصر دورها على تقدير التعويض فقط .

٢- ان الحكم الجنائى البات الصادر ببراءة السائق لعدم ثبوت الخطأ فى جانبه(٣) يحوز الحجية أمام المحكمة المدنية ويمتنع عليها أن تخالفه أو تعيد بحثه (٤) ، وليس لها أن تقضى بالتعويض للمضرور قبل حارس السيارة أو مؤمنه (٥) على ذات

---

(١) نقض ١٩٧٩/١/١٧ المجموعة س٣٠ ص٢٣٣.

(٢) نقض ١٩٨٥/٤/٣ طعن ١٦٠ س٥١ق ( الدناصورى والشواربى ص ٥٩١).

(٣) انظر فى حجية الحكم بالبراءة لاسباب أخرى ما يلى ص ١٢٦.

(٤) « لما كان البين من الحكم المطعون فيه انه اقام قضاءه ببراءة المطعون ضده من التهمة المسندة اليه على انتفاء الخطأ من جانبه ، وهو بهذه المثابة قضاء يمس أسس الدعوى المدنية مساساً يقيد حرية القاضى المدنى اعتباراً بأن نفى الخطأ عن المتهم يؤثر حتماً فى رأى المحكمة المدنية المحالة عليها الدعوى مما يكون معه مصيرها الى القضاء برفضها اعمالاً لنصوص القانون ونزولاً على قواعد قوة الشيء المقضى فيه جنائياً أمام المحاكم المدنية ( نقض ١٩٨١/٢/١٨ طعن ٢٠٥٠ س٥٠ق ( الدناصورى والشواربى ص ٦٢٠) .

(٥) لما كان الثابت ان والدا المجنى عليه ادعيا مدنياً امام محكمة الجنح بمبلغ قرش صاغ واحد على سبيل التعويض المؤقت ضد سائق السيارة وهيئة النقل العام ، وقضى ببراءة السائق لانه لم يرتكب خطأ ، وصار هذا القضاء فى الدعوى المدنية نهائياً ، فانه لا يكون للطاعنين وهم المضرورون حق مباشر =

الاساس (١) لان هذا الحكم هو حكم قطعى حسم الخصومة فى الموضوع (٢).

٣- اذا ترتب على حادث السيارة مسئوليتان جنائية ومدنية ، ورفعت دعوى المسئولية المدنية فان رفع الدعوى الجنائية سواء قبل رفع الدعوى المدنية أو اثناء السير فيها يوجب على المحكمة المدنية أن توقف السير فى الدعوى المرفوعة أمامها الى أن يتم الفصل نهائياً فى الدعوى الجنائية (٣) .

---

- فى المطالبة بالتعويض قبل شركة التأمين تأسيساً على انه قضى بحكم نهائى بعدم مسئولية هيئة النقل العام المؤمن لها ( نقض ١٩٧٧/٢/١٥ السابق ) .

وتطبيقاً لذلك قضى بأنه « ... وإذ قضى الحكم الجنائى ببراءة قائد السيارة على سند من انتفاء ركن الخطأ من جانبه ، حيث ثبت أنه كان يقود السيارة بالسرعة المناسبة لحالة الطريق ، وإن الحادث وقع نتيجة هبوط بالطريق أدى الى انقلابها ووفاة المجنى عليه دون أن يكون لمكان ركوبه أثر فى وقوع الحادث ، وإذ التزم الحكم المدنى حجية الحكم الجنائى فى هذا الخصوص ورتب على ذلك قضاءه برفض طلب التعويض فانه يكون صحيحاً » نقض ١٩٩١/١/٢٧ طعن ٥١٢ س٥٤ق أحمد شرف الدين ص٤٣٠) .

(١) ويجوز القضاء بالتعويض استناداً الى اساس آخر ، انظر ما يلى ص ١٢٦ .

(٢) « وحيث ان الحكم برفض طلب التعويض المؤقت فى الادعاء المدنى أمام المحكمة الجنائية تأسيساً على عدم توافر شروط المسئولية التقصيرية يحوز حجية تمتنع معها المطالبة بتعويض آخر على ذات الاساس لان هذا الحكم هو حكم قطعى حسم الخصومة فى الموضوع ... ولما كان يبين من الحكم المطعون فيه ان الطاعنة عن نفسها وبصفتها ادعت مدنياً أمام محكمة الجنح بتعويض مؤقت قدره ٥١ جنيهاً قبل المطعون عليها لان المطعون عليه الثانى وهو تابع للمطعون عليه الاول تسبب خطأ فى قتل مورثهما وقضت محكمة الجنح ببراءته وبرفض الادعاء المدنى بعد أن بحثت عناصر الدعوى من خطأ وعلاقة سببية ، ولم تستأنف الطاعنة الثانية عن نفسها وبصفتها هذا الحكم وصار نهائياً بالنسبة لها فانه يحوز حجية فى هذا الخصوص ولا يجوز لها اقامة دعوى جديدة بالتعويض على ذات الاساس . ( نقض ١٩٧٧/٦/٢٨ المجموعة س٢٨ ص١٥٢٤).

(٣) نقض ١٩٧٣/١٢/٢ المجموعة س٢٤ ص١٢٠٦)

وهذا ما يطلق عليه قاعدة الجنائى يوقف المدنى الى أن يصدر فى الدعوى الجنائية حكماً باتاً فاصلاً فى الموضوع حتى لا تتعارض الاحكام (١) . ويتحتم على المحكمة المدنية أن توقف دعوى التعويض المطروحة عليها حتى يفصل نهائياً فى الدعوى الجنائية المرفوعة عن الجريمة الناشئة عن ذات الخطأ باعتباره مسألة مشتركة بين الدعويين ولازماً للفصل فى كليهما (٢) .

---

(١) مأمون سلامة ، قانون الاجراءات الجنائية ، ١٩٨٠ ، ص ٧١١.

(٢) يجب وقف دعوى المضرور أمام المحكمة المدنية قبل المؤمن فى التأمين الاجبارى عن حوادث السيارات حتى يفصل نهائياً فى الدعوى الجنائية قبل المؤمن له اذا كانت مسئوليته ناشئة عن جريمة ( نقض ١٩٧٢/٤/٤ المجموعة س٢٣ ص٦٣٥.

## المبحث الثانى
## ضوابط اعمال مبدأ الحجية بصدد حوادث السيارات

ان مبدأ حجية الحكم الجنائى أمام القضاء المدنى له نطاق محدد يتعين علينا بيانه لان اعمال هذا المبدأ على اطلاقه ينطوى على كثير من المخاطر بالنسبة لحقوق المضرور فى حوادث السيارات ، ويتضح ذ لك من خلال المبدأين التاليين : انتفاء المسئولية الجنائية لا يتعارض مع ثبوت المسئولية المدنية ، اقتصار حجية الحكم على ما كان الفصل فيه ضرورياً .

### المطلب الأول
### انتفاء المسئولية الجنائية لا يتعارض مع ثبوت المسئولية المدنية

اذا كان الحكم الجنائى الصادر بالادانة يقيد القاضى المدنى (١) . فان الحكم الصادر بالبراءة لا يحوز الحجية أمام المحكمة المدنية الا اذا كان مبنياً على عدم حصول الواقعة أو عدم صحة اسنادها الى المتهم لعدم كفاية الادلة (٢) ، ففى تلك الاحوال لا تملك المحكمة المدنية الحكم بالتعويض ، مثال ذلك حكم المحكمة بعدم وقوع حادث التصادم أو عدم تدخل السيارة فى الحادث أو عدم كفاية الادلة على اسنادها الى سائق السيارة المتهم .

---

(١) انظر ما سبق ص ١٢٢.

٢) ان الحكم بالتعويض غير مرتبط بالحكم بالعقوبة فيمكن الحكم به ولو قضى بالبراءة بشرط الا تكون البراءة قد بنيت على عدم حصول الواقعة أو على عدم صحتها أو على عدم ثبوت اسنادها الى المتهم ( نقض ١٩٦٧/٤/٤ المجموعة س١٨ ص٤٩٢) .

ولا يحوز الحكم بالبراءة الحجية أمام القضاء المدنى اذا كان مبنياً على ان الفعل لا يعاقب عليه القانون ، او لامتناع المسئولية أو العقاب أو لانقضاء الدعوى الجنائية أو لعدم توافر القصد الجنائى .

(أ) اذا صدر الحكم بالبراءة تأسيساً على ان الفعل لا يعاقب عليه القانون من الناحية الجنائية فلا يمنع ذلك المضرور من رفع دعواه المدنية باعتبار الواقعة تشكل فعلاً خاطئاً من الناحية المدنية تستوجب ملزومية فاعله بالتعويض (١) .

وتعبر محكمة النقض عن ذلك بقولها : متى كانت الدعوى المدنية المرفوعة من المدعين بالحق المدنى أمام المحكمة الجنائية قد اقيمت أصلاً على أساس جريمة القتل الخطأ ، فليس فى وسع المحكمة وقد انتهت الى القول بانتفاء الجريمة الا أن تقضى برفضها (٢) ... مثل هذا الحكم لا يمنع وليس من شأنه أن يمنع الطاعن من اقامة الدعوى المدنية أمام المحاكم المدنية المختصة محمولة على سبب آخر (٣) .

---

(١) الحكم الجنائى الصادر بالبراءة اذا كان مبنياً على ان الفعل لا يعاقب عليه القانون سواء لانتفاء القصد الجنائى أو لسبب آخر لا تكون له حجية الشىء المحكوم فيه أمام المحكمة المدنية . وبالتالى فانه لا يمنع تلك المحكمة من البحث فيما اذا كان هذا الفعل مع تجرده من صفة الجريمة نشأ عنه ضرر يصح ان يكون أساساً للتعويض ( نقض ١٩٧٤/٤/٣٠ المجموعة س٢٥ ص٧٧٩) . وتلتزم المحكمة المدنية ببحث ما قد ينطوى عليه الفعل المنسوب للمسئول مع تجرده من وصف الجريمة من خطأ مدنى ( نقض ١٩٨٥/٢/١٩ طعن ١٠٤١ س٥٢ق ) الدناصورى والشواربى ص ٥٩١) .

(٢) وليس فى وسع المحكمة ان تحيل الدعوى المدنية بحالتها الى المحاكم المدنية ، لان شرط الاحالة كمفهوم نص المادة ٣٠٩ من قانون الاجراءات الجنائية ان تكون الدعوى المدنية داخلة أصلاً فى اختصاص المحكمة الجنائية ، أى ان تكون ناشئة عن الجريمة وان تكون فى حاجة الى تحقيق تكميلى قد يؤدى الى تأخير الفصل فى الدعوى الجنائية ، وهو ما لا يتوافر فى الدعوى الحالية ( نقض جنائى ١٩٧١/٤/٢٦ نفس المجموعة س٢٢ ص٣٧٩).

(٣) نفس الحكم .

وإذا قضت المحكمة الجنائية ببراءة سائق السيارة من تهمة القتل أو الاصابة الخطأ لان الوقائع التى ثبتت لا يمكن تكييفها جنائياً بأنها خطأ معاقب عليه ، لم يتقيد القاضى المدنى بهذا التكييف بل يتبع التكييف المدنى وهو يفترض الخطأ فى جانب السائق طبقاً لقواعد المسئولية الشيئية (١) . فاذا أقيمت الدعوى ضد السائق لانه تسبب باهماله فى قتل أو اصابة الشخص ، وحكمت محكمة الجنح ببراءته مما اسند اليه ، « فان مؤدى ذلك ان المحكمة الجنائية لم تفصل فى الاساس المشترك بين الدعوى الجنائية والدعوى المدنية لان قوام الاولى خطأ جنائى واجب الاثبات فى حين أن قوام الثانية خطأ مفترض فى حق السائق باعتباره حارساً للسيارة ، فمسئوليته تتحقق ولو لم يقع منه أى خطأ لانها مسئولية ناشئة عن الشىء ذاته وليست ناشئة عن الجريمة» (٢).

---

= وتضيف فى حكم أخر بأنه « .... ومن ثم فان قضاء الحكم المطعون فيه بعدم توافر الخطأ فى حق المطعون ضدهم لا يقيد المحكمة المدنية ولا يمنعها من القضاء للطاعنين بالتعويض بناء على اسباب قانونية أخرى متى توافرت عناصره ( نقض جنائى ١٩٧٤/٢/٣ المجموعة س٢٥ ص٨٠).

وفى حكم أخر : اذا كان الحكم الجنائى الصادر بالبراءة مبنياً على ان الفعل لا يعاقب عليه القانون سواء كان ذلك لانتفاء القصد الجنائى أو بسبب أخر فانه لا تكون له حجية الشىء المحكوم فيه أمام المحكمة المدنية وبالتالى لا يمنع تلك المحكمة من البحث فيما إذا كان هذا الفعل مع تجرده من صفة الجريمة يصلح اساساً للمطالبة بدين ( نقض ١٩٨٢/١/٢٠ طعن ٩٩٧ س٤٨ق ، ١٩٨٢/٣/٢٤ طعن ١٦١٦ س٤٨ق الدناصورى والشواربى ص ٦١٢).

(١) نقض ١٩٧٨/٥/٢٩ المجموعة س ٢٩ ص١٣٥٩.

(٢) نقض ١٩٧٨/٤/٢٥ طعن ١٤٩ س٤٤ق ( الدناصورى والشواربى ص٦٠٣)

« .... ذلك انه لا دلالة للمحاكم الجنائية بالفصل فى دعوى التعويض المؤسسة على المسئولية الناشئة عن الاشياء اذ الدعوى فى هذه الحالة تكون مبنية على افتراض المسئولية فى جانب حارس الشىء وليست ناشئة عن الجريمة بل ناشئة عن الشىء ذاته » نقض جنائى ١٩٧٩/١٠/٨ المجموعة س٣٠ ص٧٥٥.

وانظر نفس الاتجاه فى القضاء الفرنسى :

Civ.2,19mars 1969 Bull. Civ. 11.63- 3 mai 1979, J.C.P. 1979-IV. P. 216- 21 jan. 1981 J.C.P. 1981.IV.P. 118.

ويمكن أن تستند الدعوى المدنية الى أساس آخر هو مسئولية المتبوع عن اعمال تابعه في حالة توافر شروطها . فإذا كانت المطالبة بالتعويض أمام المحكمة الجنائية « مبناها المسئولية عن الاعمال الشخصية طبقا للمادة ١٦٣ مدنى ، ولم تتناول المحكمة – وما كان لها أن تتناول وعلى ما جرى به قضاء الدائرة الجنائية بمحكمة النقض – بحث طلب التعويض على اى أساس آخر ، وقضت برفض الدعوى المدنية استناداً الى انتفاء ركن الخطأ فإن ذلك لا يحول دون المطالبة أمام المحكمة المدنية باعتبار الشخص مسئولاً عن الضرر الذى أحدثه تابعه بعمله غير المشروع طبقاً للمادة ١٧٤ مدنى لاختلاف السبب فى كل من الطلبين » (١) .

يتضح من ذلك ان المحكمة المدنية لا تتقيد بحكم البراءة الصادر فى جريمة الاصابة أو القتل الخطأ لانتفاء الاهمال وعدم الاحتياط اذا كانت الدعوى المدنية قد اسست على العنصر المادى للواقعة فقط باعتبار ان المشرع المدنى يفترض الخطأ فى جانب المدعى عليه ، كما هو الشأن فى المسئولية الشيئية مثلاً ، فهنا تتقيد المحكمة المدنية فقط بما جاء بالحكم الجنائى متعلقاً بوقوع

---

(١) نقض ١٩٧٨/٦/٦ المجموعة س٢٩ ص١٤٠٦.

وتطبيقاً لذلك قضت بانه « .... اذا كان الحكم قد اعتبر الطاعن مسئولاً جنائياً عن جنحة القتل الخطأ لانه ترك سيارته فى الطريق العام مع شخص آخر يعمل معه ، وان هذا الشخص الآخر دفع العربة بقوة جسمه الى الخلف بغير احتياط فقتل المجنى عليه ، فانه يكون قد أخطأ فى ذلك لانعدام رابطة السببية بين عمل المتهم وبين قتل المجنى عليه ، لان ترك المتهم سيارته فى الطريق العام يحرسها تابع له ليس له اية علاقة أو صلة بالخطأ الذى تسبب عنه القتل والذى وقع من التابع وحده . على ان اخلاء المتهم ( صاحب السيارة ) من المسئولية الجنائية لا يخليه من المسئولية المدنية بل ان مسئوليته مدنياً تتوافر جميع عناصرها القانونية متى اثبت ان التابع كان يعمل عند الطاعن ولحسابه وقت ان تسبب بخطئه فى قتل المجنى عليه ( نقض ١٩٣٨/٥/٣٠ الطعن ١٥٩٠ س٨ق مجموعة القواعد القانونية جـ ٢ ص٩٤٣).

H.,L.et J. Mazeaud , Traité, t.11, 6 éd., n. 1833.

الفعل المادى أما ما جاء به متعلقاً بانتفاء الركن المعنوى فلا تتقيد به المحكمة باعتباره أمراً غير لازم للفصل فى الدعوى المدنية (١) .

ويمكن اعتبار مالك السيارة مسئولاً كمتبوع وتابعه هو السائق الذى ارتكب خطأ اصاب الغير بالضرر ، ويمكن كذلك اعتباره حارساً للسيارة اذا لم تكن الحراسة للسائق ، فيكون مسئولاً مسئولية مبنية على خطأ مفترض افتراضاً لا يقبل اثبات العكس . ويجوز للمضرور ان يثبت دعواه على الاساسين معاً على سند من ان السيارة تعتبر فى حراسة مالكها ولو اسند قيادتها الى سائق تابع له ومن ثم يسأل كمتبوع عن اخطاء تابعه فضلاً عن مسئوليته كحارس على السيارة عما تلحقه من ضرر للغير (٢) .

(ب) ثار الخلاف بصدد وحدة أو اختلاف مفهوم كل من الخطأ الجنائى والخطأ المدنى ، فاذا قضت المحكمة الجنائية بالبراءة فى جرائم الاهمال كجريمة القتل أو الجرح الخطأ واستندت فى قضائها على تخلف ركن الخطأ ، فما هو تأثير ذلك على القاضى المدنى ؟

ذهبت محكمة النقض فى البداية الى ان القانون قد نص فى المادة ٢٤٤ عقوبات على عقاب كل من « تسبب فى جرح أحد من غير قصد ولا تعمد بان كان ذلك ناشئاً عن رعونة أو عن عدم احتياط وتحرز أو عن اهمال أو عدم انتباه أو عدم مراعاة اللوائح » ، وهذا النص ولو انه ظاهر فيه معنى الحصر

---

(١) مامون سلامه ص ١٢٣١.

(٢) نقض ١٩٧٨/٥/٢٩ المجموعة س٢٩ ص١٣٥٩.

قارن السنهورى حيث يرى ان للمضرور اختيار احد الاعتبارين والرجوع على صاحب السيارة بمقتضاه ، وقد يختار اعتبار صاحب السيارة حارساً لا متبوعاً ، حتى يعفى نفسه من اثبات الخطأ فى جانب السائق . جـ ١ ، المجلد الثانى فقرة ٦٩٣.

والتخصيص الا انه فى الحقيقة والواقع نص عام تشمل عبارته الخطأ بجميع صوره ودرجاته فكل خطأ مهما كانت جسامته يدخل فى متناولها ومتى كان هذا مقرراً فان الخطأ الذى يستوجب المساءلة الجنائية بمقتضى المادة المذكورة لا يختلف فى أى عنصر من عناصره عن الخطأ الذى يستوجب المساءلة المدنية بمقتضى المادة ١٥١ مدنى مادام الخطأ مهما كان يسيراً يكفى لتحقق كل من المسئوليتين ، واذ كان الخطأ فى ذاته هو الاساس فى الحالتين فان براءة المتهم فى الدعوى الجنائية لعدم ثبوت الخطأ المرفوعة به الدعوى عليه تستلزم حتماً رفض الدعوى المدنية المؤسسة على هذا الخطأ المدعى » (١) .

وقد كان من شأن هذا القضاء قفل الباب أمام القاضى المدنى فى نظر دعوى التعويض استناداً الى خطأ المتهم الذى برأته المحكمة الجنائية تأسيساً على عدم توافر الخطأ المعاقب عليه قانوناً ، ولا شك فى ان مثل هذا القضاء كان له تاثيراً سيئاً على حقوق المضرور حيث يضيق مجال حصوله على تعويض ، لذا عدلت محكمتنا العليا عن قضائها السابق وأبدت مرونة أكبر فى هذا الصدد وميزت بوضوح بين كل من الخطأ الجنائى والخطأ

---

(١) نقض ١٩٤٣/٣/٨ مجموعة القواعد القانونية ، جـ ٢ ، ص ٩٣٦.

وقضت بأنه اذا قضى الحكم الجنائى ببراءة مالك العقار الذى كان متهماً بأنه مع علمه بوجود خلل فى البلكون لم يرممه وتسبب بذلك فى اصابة أحد السكان ، وكان سبب البراءة هو عدم وقوع خطأ فى جانبه اذ هو كان قد قام باصلاح البلكون فعلاً فان هذا الحكم يمنع القاضى المدنى من ان يستمع الى الادعاء بوقوع الخطأ الذى قضى بانتفائه » نقض ١٩٣٩/١٢/١٤ نفس المرجع ص ٧٥.

انظر ادوار غالى ، حجية الحكم الجنائى ص ٢٠٧ ، القللى المسئولية الجنائية ص ٢٢٦.

J.Deprez, Faut pénale et faute Civile , P. 179 - H. et L. Mazeaud et A. Tunc. Traité , T.1, n. 640.

المدنى ومن ثم فان انتفاء الاول لا يتعارض مع ثبوت الثانى (١) ، ويتفق ذلك مع القواعد العامة فى القانون المدنى السابق عرضها بصدد الخطأ المفترض للمتبوع أو الحارس (٢) .

وتعرب عن ذلك محكمة النقض بقولها : ان الحكم بالتعويض غير مرتبط حتماً بالحكم بالعقوبة فى الدعاوى الجنائية اذ ان الشارع أوجب على المحكمة أن تفصل فى الدعاوى المدنية فالفعل ولو لم يكن جريمة معاقباً عليها قانوناً الا انه مع ذلك قد يكون جنحة أو شبه جنحة مدنية يصح لمن ناله ضرر منه ان يطالب بتعويضه – فاذا كانت الدعوى المدنية قد رفعت على وجهها الصحيح وكان الحكم المطعون عليه قد عرض لادلة الدعوى الجنائية واستظهر عدم توافر ركن الخطأ الذى تنتسب اليه وفاة المجنى عليه فانه كان متعيناً على المحكمة أن تفصل فى الدعوى المدنية فى الحكم الذى اصدرته أما وقد قضت بعدم اختصاصها بنظر تلك الدعوى فان حكمها يكون مخالفاً للقانون ويتعين لذلك نقضه » (٣) .

---

(١) تلتزم المحكمة المدنية ببحث ما قد ينطوى عليه الفعل المنسوب للمسئول مع تجرده من وصف الجريمة من خطأ مدنى ( نقض ١٩/٢/١٩٨٥ طعن ١٠٤١ س٥٢ق ، الدناصورى والشواربى ص ٥٩١).

(٢) انظر ما سبق ص ١٢٧.

(٣) نقض ٣/١١/١٩٥٩ المجموعة س١٠ ص٨٤٩ ، وينبغى ملاحظة ان المحكمة الجنائية غير مختصة بنظر دعوى التعويض المبنية على اساس آخر غير المسئولية عن الاعمال الشخصية . انظر ما سبق ص١٢٧ هامش ٢ ، وما يلى ص ١٤٣ .

وانظر فى القضاء الفرنسى :

Civ.2,14 juin 1967 , Bull. Civ. 1967, P. 152- Crim., 3 fév. 1976 Bull. Crim. P. 103 - Crim . 4 avr. 1973 , D. 1973, P. 82.

وقد سبق أن مرت محكمة النقض الفرنسية بنفس التطور ، انظر فى عرض ذلك :

H.L., Mazeaud, Traité, T.1, n. 643, T. 11, n.1823.

فالسائق الذى لم تصطدم سيارته بالمضرور وتمت تبرئته من تهمة القتل أو الاصابة الخطأ يمكن أن يسند اليه مخالفة التزام جوهرى يتمثل فى السرعة والسير عكس الاتجاه المؤدى الى عرقلة السيارة القائمة بالحادث ، ومن ثم ينسب اليه نوع آخر من الخطأ يختلف عن الخطأ الذى تمت تبرئته منه .

ويستشف ذلك من حكم النقض فى قضية مقاربة بقولها « لما كان الحكم الصادر فى الجنحة المستأنفة قد قضى ببراءة الطاعن عن تهمة القتل والاصابة الخطأ وقيادة السيارة بسرعة تزيد على المقرر وأقام قضاءه بذلك على ما أورده من أسباب منها ان اسناد الاسراع بالسيارة الى الطاعن محوط بالشك فان الحكم المطعون فيه اذ قضى برفض الدعوى بالتعويض عن الفصل التعسفى تأسيساً على ان خطأ الطاعن باسراعه بالسيارة يعد اخلالاً بالتزاماته الجوهرية يبرر فصله وهو ذات الخطأ الذى قضى الحكم الجنائى بعدم ثبوته وأهدر بذلك حجية هذا الحكم فانه يكون قد خالف القانون (١) ».

(جـ) اذا صدر حكم بالبراءة تأسيساً على امتناع مسئولية المتهم أو امتناع العقاب أو انقضاء الدعوى العمومية بموت المتهم أو بالعفو الشامل أو بالتقادم ، يحق للمضرور رفع دعواه المدنية أمام القاضى المدنى الذى يقضى بالتعويض اذا تبين له أن الواقعة المنسوبة الى المتهم تعتبر خطأ مدنى . ومن الامثلة على ذلك :

---

(١) نقض ١٩٧٧/١/١٥ المجموعة س٢٨ ص٢٤٠.

« جواز ان يكون هناك خطأ مدنى دون أن يوجد خطأ جنائى . الحكم ببراءة العامل من الجريمة المسندة اليه غير مانع من اعتبار ما وقع منه لخلالاً بالتزاماته الجوهرية » ( نقض ١٩٧٣/٦/٢٣ المجموعة س٢٤ ص٩٦٢).

- الاصابة التى يتسبب فيها عديم التمييز بقيادته السيارة ، حيث لا يمنع تخلف المسئولية الجنائية من وجود المسئولية المدنية القائمة اما قبل حارس السيارة أو متولى الرقابة على عديم التمييز . ولا شك فى أفضلية الاستناد الى قواعد مسئولية الحراسة التى تقوم على الخطأ المفترض افتراضاً لا يقبل اثبات العكس . وتنعقد الحراسة فى الاصل للمالك ما لم يثبت انتقالها لغيره . ويلتزم التأمين بتغطية تلك المسئولية مع أحقية المؤمن فى الرجوع على الحارس بالتعويض الذى دفعه للمضرور .

- وفاة سائق السيارة الذى يتسبب بخطئه فى حادث التصادم ووفاة أحد المارة ، اذ لا يمنع انقضاء الد عوى العمومية من تقرير المسئولية المدنية والقضاء بالتعويض للمضرور قبل المؤمن .

- لا يؤثر انقضاء الدعوى العمومية بالتقادم على قيام الدعوى المدنية الناشئة عن الجريمة ، حيث يظل للمضرور الحق فى المطالبة بالتعويض أمام المحكمة المدنية ما لم يكن هذا الحق قد سقط بالتقادم (١) . بل ان انقضاء الدعوى الجنائية بعد رفعها لا

---

(١) نقض ٢٤/١٠/١٩٨٥ طعن ٢٠١١ س٥٢ق ، ٢٢/٤/١٩٨٦ طعن ١٨٢٨ س٥٢ق ( الدناصورى والشواربى ٨٦٧).

وجدير بالذكر أن الدعوى المباشرة التى انشأها المشرع للمضرور قبل المؤمن بمقتضى المادة الخامسة من القانون ٦٥٢/١٩٥٥ بشأن التأمين الاجبارى من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات خاضعة للتقادم الثلاثى المنصوص عليه فى المادة ٧٥٢ مدنى والذى تبدأ مدته من وقت الفعل غير المشروع الذى سبب الضرر ( نقض ٨/١/١٩٧٠ المجموعة س٢١ص٤٣ ) . الا ان سريان هذا التقادم يقف اذا كان العمل غير المشروع الذى سبب الضرر الذى يستند اليه المضرور فى دعواه قبل المؤمن هو جريمة - طوال المدة التى تدوم فيها المحاكمة الجنائية أو يجرى فيها التحقيق بمعرفة النيابة العامة أو قاضى التحقيق ، ولا يعود هذا التقادم الى السريان الا منذ صدور الحكم النهائى أو انتهاء المحاكمة بسبب آخر أو صدور قرار نهائى من النيابة أو من قاضى التحقيق =

يؤثر فى سير الدعوى المدنية المرفوعة معها (١) .

(د) ان حكم البراءة المستند الى تخلف القصد الجنائى لا يمنع القاضى المدنى من تقرير وجود قيام الواقعة المكونة للركن المادى والتى يمكن أن تشكل خطأ مدنياً ، حيث لا يلزم لوجوده الركن المعنوى الذى يشترطه النص الجنائى . فالحكم القاضى ببراءة المتهم من جنحة الاصابة العمدية لتخلف ركن العمد لا يمنع القاضى المدنى من تقرير الخطأ المستند الى الاهمال (٢) .

(هـ) وأخيراً فانه يجدر الاشارة الى ان القرارات التى تصدر عن سلطة التحقيق ولو كانت نهائية كالقرار بالحفظ أو بالاوجه لاقامة الدعوى لا تمنع المضرور من رفع دعواه المدنية ، ولا تتقيد المحكمة المدنية فى نظرها للدعوى بتلك القرارت وتستطيع القضاء بالتعويض أو رفضه طبقاً لقواعد المسئولية المدنية (٣) .

---

= بالاوجه لاقامة الدعوى الجنائية» نقض ١٨/٣/١٩٨٧ طعن ١٣٥٧ س٥٢ق ( أحمد شرف الدين ص ٤٦٣).

(١) محمد نكى أبو عامر ص٥٤٦.

(٢) Civ.2,5 nov. 1975, J.C.P. 1975. IV, P. 382-26 mars 1981, J.C.P. 1981, IV., P. 207 - H.,L.,J. Mazeaud, Traité, T.11,m.1818.

(٣) نقض ٢٧/٥/١٩٧٣ المجموعة س ٢٤ ص٦٥٣ - ١٦/١٢/١٩٧٩ المجموعة س٣٠ ص١٨١ : «لان هذه القرارات لا تفصل فى موضوع الدعوى الجنائية بالبراءة أو الادانة وانما تفصل فى توافر أو عدم توافر الظروف التى تجعل الدعوى صالحة لاحالتها الى المحكمة للفصل فى موضوعها ومن ثم فلا تكتسب تلك القرارات أية حجية أمام القاضى المدنى ويكون له ان يقضى بتوافر الدليل على وقوع الجريمة أو على نسبتها الى المتهم على خلاف القرار الصادر من سلطة التحقيق» .

## المطلب الثانى

## اقتصار الحجية علي ما كان الفصل فيه ضروريا

من المسلم به أن حجية الحكم الجنائى قاصرة على منطوقه دون أن تلحق بالاسباب التى لم تكن ضرورية للحكم بالبراءة أم الادانة ، فالقاضى المدنى لا يرتبط بالحكم الجنائى الا فى الوقائع التى فصل فيها الحكم وكان فصله فيها ضرورياً ، فاذا لم يكن فصله ضرورياً فلا قيمة لما جاء به أمام المحكمة المدنية ويكون لها أن تقضى بغير ما ورد به (١) .

يشكل هذا المبدأ اطاراً دقيقاً لحجية الحكم الجنائى أمام القاضى المدنى الذى يحتفظ فى حالات كثيرة بحرية واسعة فى تقدير عناصر دعوى التعويض بمناسبة حوادث السيارات ، ويتضح ذلك مما يلى :

١- يحوز الحكم الجنائى الحجية فيمت يتعلق **بثبوت وقوع الجريمة من عدمه** ، حيث يتقيد القاضى المدنى بما يرد فيه بصدد وقوع الفعل المادى والنتيجة غير المشروعه وعلاقه السببيه بينهما (٢) . فاذا انتهى القاضى الجنائى الى عدم وقوع الفعل أو انتفاء رابطة السببية بين الفعل والنتيجة ، فليس للمحكمة المدنية ان تناقش شيئاً من ذلك (٣) بشرط أن يكون ما فصل فيه الحكم الجنائى ضرورياً للفصل فى الدعوى الجنائية ،

---

(١) مامون سلامه ص ١٢٣٤.

نقض ١٩٨٥/١/٢٩ طعن ٦٦٥ س٥١ق ( الدناصورى والشواربى ص ٥٩٠).

(٢) نقض ١٩٨٤/٤/٣ طعن ١٠٦٠ س٥١ ( نفس الموضع ) .

(٣) Civ.2,21 oct. 1976 Bull. Civ. 11.n. 283- Civ.1,24 mars 1981, J.C.P. 1981, IV, P. 212.

فلا يعد كذلك ، ولايتقيد به القاضى المدنى ما قد يثبته القاضى الجنائى من خطأ المتهم الى جانب الجريمة الصادر بشأنها الحكم (١) . ونفس الشىء بالنسبة لما يثبته القاضى الجنائى بشأن الركن المادى فى الحكم الصادر بالبراءة لتخلف القصد الجنائى أو لانقضاء الدعوى العمومية (٢) .

٢- ويتضح من أحكام القضاء ان **رابطة السببية** هى المجال الخصب الذى تلجأ اليه المحاكم بذكاء للحد من نطاق حجية الحكم الجنائى أمام القاضى المدنى . فمن المسلم به أنه اذا كان تحقق الضرر أمراً لازماً لقيام الجريمة فان ما يتضمنه الحكم الجنائى بصدد وجود أو نفى علاقة السببية بين الواقعة المنسوبة للمتهم والضرر يعد فصلاً ضرورياً لقيام ذلك الحكم(٣) ، وفيما عدا ذلك فان المحاكم تنكر الحجية لكل ما يتضمنه الحكم الجنائى فيما يتعلق بالسبب الاجنبى سواء تمثل فى خطأ المضرور(٤) - أو خطأ الغير(٥) أو القوة القاهرة(٦) ، حيث لا يعد كل ذلك فصلاً ضرورياً فى الحكم .

واذا قضت المحكمة الجنائية بالبراءة فى جريمة القتل أو الاصابة الخطأ لانتفاء الاهمال وعدم الاحتياط ثم تطرقت الى مناقشة رابطة السببية بين الفعل والنتيجة ووجود السبب

---

(١) Civ.1,17 nov. 1969, J.C.P. 1970 . 11.16507 note Savatier.

(٢) Civ. 2,22 déc. 1969, Bull Civ. 1969.11.11P.266-16 mai 1977, J.C.P. 1977-IV,P. 178.

(٣) Civ. 2,5 jan. 1978, J.C.P. 1978.IV. P. 78- 17 nov. 1979, J.C.P. 1980, IV, P. 22.

(٤) Civ. 2, 18 fév. 1971, J.C.P. 1971, IV, P. 128.

(٥) Civ. 2,12 mai 1975 , J.C.P. 1975. IV, P. 212.

(٦) civ. 2, 28 mars 1966, Bull . Civ. 1966.11.297.

**الاجنبى** فان ذلك ليس لازماً للحكم بالبراءة الذى يكفى فيه انتفاء الركن المعنوى ، ومن ثم فان المحكمة المدنية لا تتقيد بهذا الفصل . وتؤكد محكمتنا العليا ذلك بقولها « ... واذ كان الثابت من الحكم الجنائى انه قضى ببراءة السائقين المتهمين لخلو الاوراق من دليل قاطع على وقوع خطأ من أيهما وكانت هذه الاسباب كافية لحمل قضائه بالبراءة فان ما تزيد فيه من تقرير عن سبب الحادث وانه كان وليد القوة القاهرة يكون غير لازم للفصل فى الدعوى ولا يكتسب حجية أمام المحاكم المدنية (١) » .

ونفس الشىء بالنسبة **لخطأ المضرور أو الغير** حيث تؤكد محكمة النقض بانه « اذا كان الحكم الصادر فى قضية الجنحة قد قضى ببراءة المتهم من تهمة القتل الخطأ لانتفاء الخطأ فى جانبه فذلك حسبه فيكون ما تطرق اليه عن خطأ المجنى عليه تزيداً لم يكن ضرورياً فى قضائه وبالتالى فلا حجية له أمام المحاكم المدنية » (٢) . وتضيف فى حكم آخر « بان استبعاد الحكم الجنائى مساهمه المجنى عليه فى الخطأ أو تقرير مساهمته فيه يعتبر من الامور الثانوية للحكم بالادانة ، ذلك ان تقرير الحكم قيام هذه المساهمة من المجنى عليه أو نفيها لا يؤثر الا فى تحديد العقوبة بين حديها الادنى والاقصى والقاضى غير ملزم ببيان الاسباب التى من اجلها قدر عقوبة معينة طالما ان هذه العقوبة بين الحدين المنصوص عليهما فى القانون . إذ كان ذلك فان القاضى المدنى يستطيع ان يؤكد دائماً ان الضرر نشأ عن فعل المتهم وحده دون غيره وان يلزمه بدفع كل التعويض المستحق للمجنى عليه حتى ولو كان الحكم الجنائى **قد قرر ان المجنى عليه أو الغير قد اسهم فى احداث الضرر** ، كما ان له ان يقرر أن المجنى عليه أو

---

(١) نقض ١٩٧٨/٥/٢٩ المجموعة س٢٩ ص١٣٥٩.

(٢) نقض ١٩٧٨/٤/٢٥ المجموعة س٢٩ ص١٠٩٤.

الغير قد أسهم فى احداث الضرر رغم نفى الحكم الجنائى هذا أو ذاك ليراعى ذلك فى تقدير التعويض اعمالاً للمادة٢١٦ مدنى»(١) .

ولا شك ان القضاء المذكور ينطوى على قدر كبير من التناقض ، فالتفرقة فى الحجية بين دور كل من المتهم والسبب الاجنبى فى احداث الضرر أمر غير واقعى نظراً لان التسليم بوجود السبب الاجنبى ينطوى مباشرة وبالضرورة على الفصل فى مدى مساهمة المتهم فى تحقيق الضرر ، بل انه من الصعب الفصل فى أى من الامرين من دون الآخر . ولعل القضاء السابق يجد تبريره فى الاتجاه الى الحد من مبدأ الحجية من جهة واحترام حقوق الدفاع من جهة أخرى ، فالمضرور أو الغير لا يكون طرفاً فى الدعوى الجنائية (٢) ، ومن ثم يكون من الصعب الزامه بحكم لم يتمكن فيه من الدفاع عن نفسه .

ولعل ذلك كان من الاسباب الكامنة وراء التطور التشريعى الفرنسى الحديث فى مجال حوادث المرور حيث تضاءل دور رابطة السببية كما رأينا (٣) ، ولم يعد من الضرورى لالزام المؤمن

---

(١) « ... التى تنص على انه : « يجوز للقاضى ان ينقص مقدار التعويض أو الا يحكم بتعويض ما اذا كان الدائن بخطئه قد اشترك فى احداث الضرر أو زاد عليه » . لما كان ذلك وكان الطاعن قد نعى على الحكم المطعون فيه المغالاة فى تقدير التعويض حين اغفل مشاركة المورث فى الخطأ المسبب للضرر وكان الحكم المطعون فيه قد قضى فى الدعوى على اساس ان الحكم الجنائى له حجية فى ثبوت خطأ تابع الطاعن الذى أدى الى وقوع الحادث وإن القاضى المدنى يرتبط بما يقرره الحكم الجنائى من نفى نسبة الخطأ للمورث فانه يكون قد اخطأ فى تطبيق القانون مما حجبه عن تحقيق دفاع الطاعن الذى لو ثبت فقد يتغير به وجه الرأى فى تقدير التعويض بما يستوجب نقضه » ( نقض ١٩٨٠/١٢/٤ المجموعة س٣١ ص ١٩٩٦ - ١٩٧٧/١٢/٧ س٢٧ ص١٧١٦) .

(٢) Civ. 2,2 1 oct. 1971, J.C.P. 1971. IV, P. 266- 12 mai 1975. J.C.P. 1975, IV, P. 212.

(٣) انظر ما سبق ص ٨٤,٤٣.

بالتعويض أن يكون سائق السيارة موضوع التأمين الاجبارى ، هو المتسبب فى وقوع الضرر ، بل يكفى تدخله فى الحادث بأى دور كان وقلت أهمية تحديد دور السبب الاجنبى فى هذا المقام (١) .

ونورد تطبيقاً حديثاً لذلك : كانت سيارة تمر ليلاً على الطريق خارج المدينة فارتطمت بدراجة بخارية ملقاه على الطريق حيث كان سائقها قد سقط من قبل جريحاً بالقرب منها بسبب وجوده فى حالة سكر . صدر حكم جنائى بات ببراءة سائق السيارة لتخلف الدليل على قيام رابطة السببية بين ما نسب اليه من مخالفة لقانون المرور و اصابة سائق الدراجة . طلب الاخير من الاول ومؤمنه تعويضا أمام المحكمة المدنية التى اجابت طلبه . تم الطعن على الحكم لمخالفته حجية الحكم الجنائى القاضى بالبراءة لتخلف رابطة السببية . أيدت محكمة النقض الحكم المطعون عليه مقررة ان تخلف رابطة السببية لا يمنع من امكانية تدخل السيارة فى الحادث طبقاً لما تقضى به المادة الاولى من قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ وهو ما يكفى للقضاء بالتعويض (٢) .

٣- وبالنسبة **لركن الضرر** ، لا يتقيد القاضى المدنى بما ورد فى الحكم الجنائى الا اذا كان وقوع الضرر من عدمه من شأنه التأثير فى منطوق ذلك الحكم ، كما فى حالة القتل أو الاصابة الخطأ حيث يعد الضرر هنا ركناً فى الجريمة قائماً بذاته ، أما إذا لم يكن الضرر ركناً فى الجريمة أو ليس من شأنه التأثير فى منطوق الحكم الجنائى فان ما يثبته القاضى الجنائى بشأنه لا يقيد القاضى المدنى وله أن يثبت فى حكمه عكس ذلك اذ لا خوف من

---

(١) نفس الموضع.

(٢) Civ. 2,11 avr. 1986, J.C.P. 1986,11,20672.

التعارض ما بين الحكمين المدنى والجنائى لان هذا الاخير فصل فى مسألة ليست ضرورية لقيامه (١) ، مثال ذلك الحكم الجنائى الصادر بشأن القيادة الخطرة أو عدم اتباع قواعد المرور .

فاذا جاءت سيارة مسرعة عكس اتجاه الطريق وحاول سائق الدراجة تفاديها فسقط مصاباً اثر ارتطامه بالرصيف ، وصدر حكم جنائى بادانة السائق بتهمة القيادة الخطرة ومخالفة قواعد المرور نافياً وقوع الضرر بالمجنى عليه ، فان ذلك الحكم لا يقيد القاضى المدنى الذى يكون له أن يثبت فى حكمه وقوع الضرر بمناسبة نظر دعوى التعويض المرفوعه أمامه من المضرور طبقاً لقواعد المسئولية المدنية .

٤- أما عن **تقدير التعويض** ، فان القاضى الجنائى يقوم ، أثناء نظره للدعوى المدنية المرتبطة بالدعوى الجنائية ، بتقدير التعويض عن الضرر الناشىء عن الجريمة . والاصل ان يصدر الحكم متضمناً تعويضاً نهائياً فى الدعوى ، الا انه فى كثير من الحالات تقضى محكمة الجنح بتعويض مؤقت للمضرور ولا يحول ذلك دون المطالبة بتكملة التعويض أمام المحكمة المدنية(٢) صاحبة الاختصاص الاصيل بتقديره طبقاً لقواعد المسئولية المدنية.

ولا شك ان حرية القاضى المدنى فى تقدير الضرر المستوجب

---

(١) ويمكن القول بصفة عامة ان توقيع العقوبة الجنائية لا يرتبط بتحقق الضرر بل يتوقف على توافر اركان الجريمة من خلال مخالفة النص الجنائى . لذلك فان ما قد يتضمنه الحكم الجنائى بشأن وقوع الضرر او مداه لا يحوز ، كقاعدة عامة ، الحجية أمام القاضى المدنى .

J.Fossereau , les conditions d'application du principe de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le Civil, Rev. dr. pén. et de science Crim., 1967, P. 645.

(٢) نقض ١٩٨٧/٦/١١ طعن ٤٥٣ س ٥٧ق ( محمد المنجى ، دعوى تعويض حوادث السيارات ، ١٩٩٢ ، ص ١١٥) .

للتعويض تفوق بكثير تلك التى يتمتع بها زميله الجنائى ، ذلك ان الضرر ، فى كثير من الحالات ، ليس بالضرورة عنصراً ضرورياً للفصل فى الدعوى الجنائية (١) ، بل ان الضرر الذى يقرره القاضى الجنائى يمكن أن يختلف ، أحياناً ، عن الذى يطلب عنه التعويض أمام القاضى المدنى(٢) .

فالحكم الجنائى الصادر بادانة المتهم باصابة المجنى عليه والتعويض عن عجزه عن العمل لا يمنع من ظهور عجز جديد يستطيع القاضى المدنى تقدير تعويض أخر عنه (٣) . بل ان تقدير المحكمة الجنائية لمدة ودرجة العجز لا يمنع القاضى المدنى من اعادة النظر فى ذلك التقدير وتقرير التعويض المناسب لتطور الضرر وتفاقمه (٤) .

وجدير بالذكر فى هذا المقام « أن الضرر الذى يصلح أساساً للمطالبة بتعويض أمام المحكمة الجنائية يجب أن يكون ناشئاً مباشرة عن الجريمة وعن ذات الواقعة المطروحة على المحكمة والمطلوب المحاكمة عنها فاذا كان نتيجة لظروف خارج عن الجريمة ولو متصلاً بواقعتها فلا يجوز المطالبة بتعويض عنه أمام تلك المحكمة لان قضاءها فى الدعوى المدنية استثناء لا يقبل التوسع » (٥).

وتطبيقاً لذلك قضى بأنه « من المقرر انه وان كان تقدير

---

(١) انظر ما سبق ص١٤١ هامش ١ .

(٢) Civ. 2,29 mai 1979, J.C.P. 1979, IV, P. 252.

(٣) Civ.2,20 avr. 1961, D. 1961 , P. 494 note Berr- 3 mai 1979, J.C.P. 1979, IV, P. 216.

(٤) Crim., 26 déc. 1960, J.C.P. 1961.11.11998- Lyon 26 fév. 1976.1976, J.C.P. 1976.IV, P. 239.

(٥) نقض جنائى ١٩٧٤/٢/٣ المجموعة س٢٥ ص٨٠.

التعويض من سلطة محكمة الموضوع تقضى بما تراه مناسباً وفقاً لما تتبينه من مختلف ظروف الدعوى ، وانها متى استقرت على مبلغ معين فلا تقبل المناقشة فيه ، الا انها اذا ما اقحمت فى هذه الظروف ما لا يجوز الادعاء به مدنياً تبعاً للدعوى الجنائية وأدخلته فى حساب التعويض عند تقديره ، فان قضاءها يكون فى هذه الحالة مخالفاً للقانون . ولما كانت محكمة الموضوع وان أصابت فى قضائها بالتعويض عن الضرر الاول الذى اصاب المدعى من جراء مقتل اخيه المجنى عليه ، الا انها وقد ادخلت فى تقدير عناصر الضرر المادى المصروفات التى تكبدها المدعى فى فقد أخيه وهى ما لا يجوز القضاء بها من المحكمة الجنائية باعتبارها لم تنشأ مباشرة عن الفعل الجنائى » (١) .

٥- وأخيراً فانه من المسلم به أن المحاكم الجنائية لا يكون لها ولاية الفصل فى الدعاوى المدنية اذا كانت محمولة على اسباب غير الجريمة المطروحة أمامها حتى يظل القضاء الجنائى بمعزل عن وحدة النزاع المدنى وتفادياً من التطرق الى البحث فى مسائل مدنية صرفة (٢) .

وترتيباً على ذلك لا محل لتصدى الحكم الجنائى لبحث مسئولية المتهم مدنياً طبقاً لقواعد المسئولية الشيئية (٣) أو مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه (٤). وتعرض القاضى الجنائى

---

(١) نقض جنائى ١٩٦٦/١/٤ المجموعة س١٧ ص٢٥.

(٢) نقض جنائى ١٩٧٤/٢/٣ المجموعة س٢٥ ص٨٠ .

(٣) نقض جنائى ١٩٧٩/١٠/٨ المجموعة س٣٠ ص٧٥٥ : « لا دلالة للمحاكم الجنائية بالفصل فى دعوى التعويض المؤسسة على المسئولية الناشئة عن الاشياء اذ الدعوى فى هذه الحالة تكون مبنية على افتراض المسئولية فى جانب حارس الشيء وليست ناشئة عن الجريمة بل ناشئة عن الشيء ذاته » .

(٤) نقض جنائى ١٩٧٤/٢/٣ ( السابق ) .

لأى من تلك المسائل لا يعد لازماً للفصل فى الدعوى الجنائية ولا يحوز بالتالى الحجية أمام المحكمة المدنية التى يكون لها ان تثبت وجود علاقة التبعية بين التابع والمتبوع أو ان تقضى بتوافر المسئولية عن فعل الشىء بخلاف ما يقرره القاضى الجنائى فى حكمه فى هذا الصدد (١) .

ففى حادث السيارة التى كان يستقلها المالك وسائقه والذى كان ضحيته السائق وأحد المارة ، اذا قضت المحكمة الجنائية ببراءة المالك من تهمة القتل الخطأ ، فان ذلك لا يقيد المحكمة المدنية فى قضائها بالتعويض طبقا لقواعد المسئولية الشيئية أو مسئولية المتبوع حتى ولو كان القاضى الجنائى قد تعرض فى حكمه لخلاف ذلك .

---

(١) نقض ١٩٨٣/١١/١٠ طعن ٥٨٩ س٥٠ق ( الدناصورى والشواربى ص ٥٩٠) .

وانظر نفس المعنى فى القضاء الفرنسى :

Crim.4 fév. 1970, J.C.P. 1970, IV, P. 78- Civ.2, 2 juill. 1975, J.C.P. 1975, IV, P. 276- 22 déc. 1969.Bull. Civ. 19692.P. 266.

# خاتمة

لا تزال القواعد العامة التقليدية فى المسئولية المدنية مستقرة فى النظام القانونى المصرى . تتمثل تلك القواعد فى المعادلة الشهيرة : الخطأ + الضرر + علاقة السببية بينهما = الحق فى التعويض . والاصل هو وجوب اثبات العناصر الثلاثة الاولى التى تشكل دعائم المسئولية عن التعويض ، الا ان المشرع يخفف العبء على المضرور ويقيم قرينة لصالحه ، فى حالة الضرر الناجم عن فعل الشىء ، بصدد افتراض الخطأ وعلاقة السببية بمجرد وقوع الضرر . ولا تقبل تلك القرينة اثبات العكس فيما يتعلق بالخطأ المفترض ، ويستطيع المسئول ( الحارس ) التخلص من المسئولية بنفى علاقة السببية من خلال اثبات الاجنبى : قوة قاهرة ، خطأ الغير ، خطأ المضرور .

لم يفرد المشرع احكاماً خاصة بالمسئولية عن حوادث السيارات ، اللهم فيما يتعلق بالتأمين بتقرير التأمين الاجبارى من تلك المسئولية ، ومن ثم فهى تخضع لحكم القواعد العامة السابقة سواء فيما يتعلق بالمسئولية عن الاعمال الشخصية القائمة على الخطأ الثابت طبقاً للمواد ١٦٣ : ١٦٥ مدنى ، أو بالمسئولية عن فعل الغير فى حالة تبعية السائق لمالك السيارة طبقاً للمواد ١٧٣ : ١٧٥ مدنى ، أو بالمسئولية الناشئة عن حراسة الآلات الملكانيكية طبقا للمادة ١٧٨ مدنى . « وتقوم المسئولية المقررة فى هذا النص على اساس خطأ مفترض وقوعه من حارس الشىء افتراضاً لا يقبل اثبات العكس ، ومن ثم فان هذه المسئولية لا تدرأ عن الحارس باثبات انه لم يرتكب خطأ ما وانه قام بما ينبغى من العناية والحيطة حتى لا يقع الضرر من الشىء الذى يتولى

حراسته ، وهى لا ترتفع الا اذا اثبت الحارس ان وقوع الضرر كان بسبب اجنبى لا يد له فيه ....» (١) . وتعلل المذكرة الايضاحية تلك الميزة المقررة لصالح المضرور بقولها « .... فليس من العدل فى شىء مثلاً أن يلقى عبء الاثبات على المضرور فى حادث من حوادث السيارات ، اذ يغلب ان يمتنع عليه عملاً ان يتبين كيفية وقوع الحادث ، وليس شك فى ان سائق السيارة أقدر من غيره على تعليل ما وقع . ولهذه العلة اختار المشروع فكرة الخطأ المفروض .....» (٢) .

وكان من المنطقى أن يشكل النص السابق حماية كاملة للمضرور من حادث السيارة فى ظل نظام التأمين الاجبارى الذى يقيه مغبة اعسار المدين بالتعويض ، الا ان واقع العمل اسفر عن نتائج مؤسفة فى هذا الصدد حيث ادى التطبيق المطلق والخاطىء لمبدأ حجية الحكم الجنائى أمام القاضى المدنى الى حرمان المضرور من تلك الحماية وضياع حقه فى التعويض فى كثير من الحالات . يغطى التأمين الاجبارى على السيارة الاضرار البدنية الناجمة عن الحادث . تؤدى تلك الاضرارالى رفع الدعوى الجنائية على السائق ليصدر فيها حكماً بالمسئولية الجنائية أو بالبراءة . ويؤدى صدور حكم بالبراءة ، من الناحية العملية ، الى قفل باب التعويض أمام المضرور فى الحادث حيث يستقر فى اذهان العامة ، وللاسف لدى كثير من المحكام ، انعدام الحق فى التعويض بمجرد تخلف مسئولية السائق الجنائية ، أى انه يتم الربط بين المسئولية المدنية والمسئولية الجنائية بالرغم من اختلاف نطاق واحكام كل منهما ، فالدعوى الجنائية مبناها المسئولية عن الاعمال الشخصية القائمة

---

(١) نقض ١٩٧٧/٦/٢٢ المجموعة س٢٨ ص١٤٨٥.

(٢) مجموعة الاعمال التحضيرية ٢ ص٤٣٥.

على ركن العمد أو الخطأ الثابت ، أما الدعوى المدنية فيمكن ان تستند الى اساس أخر هو المسئولية عن فعل الغير أو عن فعل الشيء القائمة على الخطأ المفترض . ويضفى ما سبق أهمية خاصة على الحكم الجنائى الصادر بصدد حادث السيارة حيث يتنازع القاضى اتجاهان متناقضان : الاول ، عدم الحكم بادانة السائق الا بعد التحقق من أركان الجريمة وبصفة خاصة الخطأ الثابت فى حقه ورابطة السببية بينه وبين الضرر ، فالاحكام الجنائية يجب أن تبنى على الجزم واليقين دون الظن والاحتمال . الثانى ، الميل الى الحكم بالادانة ولو رمزية ، لفتح باب التعويض أمام المضرور قبل المؤمن .

لعل ذلك كان الدافع وراء اتجاه المشرع الفرنسى نحو اضفاء الطبيعة الموضوعية على المسئولية عن حوادث السيارات ، خاصة فيما يتعلق بتعويض الاضرار الجسمانية ، حيث جاء قانون ٥ يوليو ١٩٨٥ ، ثمرة الجهود الفقهية والقضائية الطويلة ، مقرراً نوعاً من الضمان للمضرور فى حادث السيارة ، فلم يعد الحصول على تعويض مرتبطاً بثبوت مسئولية السائق ، بل بمجرد ثبوت تدخل السيارة فى الحادث ولو لم تكن هى المتسببة فى وقوع الضرر . ولا يستطيع المدعى عليه التخلص من الالتزام بالتعويض باثبات السبب الاجنبى المتمثل فى القوة القاهرة أو خطأ الغير ، ولم يعد خطأ المضرور ، كقاعدة عامة ، مؤثراً على حقه فى التعويض . فالمشرع يفرق بين ثلاثة انواع من المضرورين : ١- المضرور الضعيف ( طفل ، عجوز ، معوق ) حيث لا يعتد بالخطأ الثابت فى حقه أياً كانت جسامته . ٢- المضرور العادى ويؤدى خطأه العمدى أو غير المغتفر الذى يعد السبب الوحيد للحادث الى حرمانه من التعويض ، أما الخطأ العادى ، فلا يعتد به فى هذا الصدد . ٣- السائق المضرور

ويخضع للقواعد العامة حيث يؤدى خطأه الى انقاص أو استبعاد حقه فى التعويض بحسب جسامة ودور هذا الخطأ فى وقوع الضرر .

فهل مؤدى ذلك أن المشرع الفرنسى قرر نوعاً من الضمان الكامل لتعويض المضرور فى حادث السيارة تلقائياً فى جميع الحالات ؟ لم يصل القانون الفرنسى الى تلك الدرجة ، فهو وان ابتعد عن العناصر التقليدية للمسئولية المدنية . الا ان ظلال تلك المسئولية لاتزال تلوح فى الأفق بصددحوادث السيارات : فيلزم ، من جهة ، ثبوت تدخل السيارة فى الحادث ، أى أن يكون لها دوراً ما فى وقوعه ولو لم يتمثل هذا الدور فى علاقة السببية بمعناها التقليدى . ومن جهة أخرى لازال لخطأ المضرور دوراً محدداً فى هذا الصدد . ومن جهة ثالثة ، تلعب المسئولية المدنية دورها فى تحديد المدين النهائى بعبء التعويض عند وجود أكثر من متدخل فى الحادث ( تصادم أكثر من سيارة مثلاً ) ، حيث يستطيع المضرور الرجوع على سائق أو مؤمن أى سيارة متدخلة فى الحادث ، ويمكن لمن قام بدفع التعويض الرجوع على المسئول بالفعل عن وقوع الضرر بعد اثبات الخطأ فى جانب أو مساهمته فيه . ومن شأن تلك القواعد أن تؤدى فى النهاية ، بفضل نظام التامين الاجبارى ، الى تحمل جماعة المؤمن عليهم ، فيما بينهم ، عبء التعويض من خلال الاقساط التى يلتزمون بدفعها ، والتى ترتفع مع تزايد مخاطر حوادث السيارات واتجاه المحاكم الى القضاء بالتعويضات المتزايدة للمضرورين قبل شركات التأمين .

ويجدر الاشارة أيضاً الى ان ضمان حق المضرور فى التعويض لا يتوقف فقط ، فى القانون المصرى ، على ثبوت مسئولية السائق ، بل يرتبط أيضاً بتحديد السيارة المؤمن

عليها (١) . ينبغى أن تكون السيارة مصدر الضرر مؤمناً عليها حتى يلتزم المؤمن بدفع التعويض للمضرور . ويتعرض المضرور ، فى كثير من الحالات ، لما يسمى « بالفراغ التأمينى » ، اذ بالرغم من وجوب التأمين على السيارة لصالح الغير الا ان مخالفة هذا الالتزام أمر واقع ومحتمل فى بعض الاحيان ، ولا يستطيع المضرور الرجوع على المؤمن ، ويتعرض ، بذلك ، لمخاطر عدم استيفاء التعويض المقضى به . ولا يقتصر ذلك الامر على حالة مخالفة الالتزام بالتأمين (٢) بل يمتد ليشمل حالة ما اذا كانت السيارة مصدر الحادث غير معلومة أو كان سبب الحادث مجهولاً أو قوة قاهرة ، أو كانت المركبة مصدر الحادث غير خاضعة للتأمين . فقد رأينا ان المشرع لم يكن فى ذهنه عند وضع القانون سوى الصورة التقليدية لحادث المرور المتمثلة فى ارتطام السيارة بأحد الاشخاص ، ولكن التطور الحديث كشف لنا عن كثير من الصور الاخرى للمركبات التى يثور الشك حول خضوعها للتأمين الاجبارى مثل الآلات الحديثة المستخدمة فى النقل والجر واجراء الاعمال والانشاءات . أضف الى ذلك الصور الاخرى لحوادث المرور الناشئة عن تساقط الاشياء من المركبة ، وعمليات الشحن والتفريغ ، وانفجار أو احتراق السيارة ، ونقل الاشياء الخطرة .

---

(١) نقض ١٩٧٧/٢/١٥ المجموعة س٢٨ ص٤٦٣ ، نقض ١٩٨٩/٥/٢١ طعن ١٢٥٤ س٥٥ق ( احمد شرف الدين ص ٤٢٧).

(٢) يربط المشرع الالتزام بالتأمين بترخيص تسيير المركبة ، حيث تقضى المادة ١١ من قانون المرور ١٩٧٣/٦٦ بانه يشترط للترخيص بتسيير المركبة ... التأمين من المسئولية المدنية الناشئة من حوادث المركبة مدة الترخيص ...» ويقتصر جزاء المخالفة على العقوبة الجنائية ، حيث تقضى المادة ٧٥ من القانون المذكور بان تكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر وبغرامة لا تقل عن خمسن جنيهاً ولا تزيد على مائة جنيه أو احدى هاتين العقوبتين لكل من قاد مركبة آلية غير مرخص بها . ويقوم بعض الافراد بتسيير المركبة دون ترخيص أصلاً أو دون تجديده فى نهاية المدة ، ولا يستفيد المضرور من تلك المركبة من التأمين أى ان المضرور يتحمل اثر مخالفة الالتزام بالتأمين .

لذلك تبدو أهمية صندوق الضمان فى القانون الفرنسى كضرورة عادلة وتضامنية بهدف ضمان تعويض المضرور فى حادث المرور الذى لا يعرف مرتكبه أو كان المسئول عنه غير مؤمن عليه أو مفلساً . ويتم تمويل هذا الصندوق من مساهمات شركات التأمين والمؤمن عليهم المقررة بنسب معينة ، ونصف حصيلة غرامات مخالفة الالتزام باجراء التأمين(١) . وقد جرت عدة محاولات لانشاء صندوق مماثل فى مصر ، الا انها ، للاسف ، لم تر النور ، حيث كانت تتوقف دائماً فى المهد (٢) .

[تم بحمد الله]

---

(١) انشىء هذا الصندوق بمقتضى المادة ١٥ من قانون ١٩٥١/١٢/٣١ وقد اجريت عليه الكثير من التعديلات التى تتضح من نصوص قانون التأمين :
L.421-1à L. 421-14, R.421-1 à R.421-20, A. 421-1 à 421-3.
M.Picard, R.G.A.T., 1951,233, D. 1952 P. 97- J. Archambaud, l'indemnisation par le Fonds de garantie..., R.G.A.T., n. spécial 1988, P. 103.

(٢) سعد واصف ص ٢٢٣.

# قائمة المراجع

**ملحوظة : نكتفى بذكر الابحاث والمؤلفات المتخصصة دون العامة**

**أولاً : المراجع العربية**


- ابراهيم الدسوقى أبو الليل ، الاعفاء من المسئولية المدنية عن حوادث السيارات ، رسالة ، ١٩٧٥
  - المسئولية المدنية بين الجماعية والفردية ، المحاماة س٥٤، ١٩٧٤
  - المقصود بمباشر الضرر فى حوادث السيارات ، مجلة الحقوق ، العدد الثالث ، س ٨ ص١١ .
  - المسئولية المدنية بين التقييد والاطلاق ، ١٩٨٠
- أحمد شوقى عبد الرحمن ، مسئولية المتبوع باعتباره حارساً ، ١٩٧٦ .
  - الالتزام التضامنى للمسئولين تقصيرياً فى مواجهة المضرور ، ١٩٨٠
- ادوار غالى الذهبى ، تضامن المسئولين عن العمل الضار فى التزامهم بالتعويض ، المحاماة س٤٨ ، عدد ٧ ، ص٥٠ .
- السيد خلف ، التجريم والعقاب فى قانون المرور، ١٩٩٢ .
  - قضاء المحاكم الجزئية والابتدائية ، ١٩٨٨ .
- بدر جاسم اليعقوب ، المسئولية عن استعمال الاشياء الخطرة ، ١٩٨٠
- حسن عكوش ، المسئولية العقدية والتقصيرية ، ١٩٧٣ .
- حسين عامر ،المسئولية المدنية ، ١٩٥٦.
- حلمى راغب ، دعوى المضرور ضد شركة التأمين مقبولة أمام المحاكم الجنائية ، المحاماة س٤٦ ، العددين ٥ ، ٦ص٥٠٠ .

- جلال محمد ابراهيم ، بعض الملاحظات حول انعقاد عقد التأمين ورجوع المؤمن على المؤمن له اذا خالف القيود المعقولة التى تضمنتها الوثيقة بالنسبة لاستعمال السيارة أو قيادتها ، وتعليق على حكم قضائى ، مجلة المحامى الكويتية ، اعداد ابريل ، يونيو ١٩٨٨ .
- رؤوف عبيد ، تحديد مركز المسئول عن الحق المدنى أمام القضاء الجنائى ، المحاماة س٣٥ ص١٤٠٣ ، ١٥٩٥ .
  - علاقة السببية فى القانون الجنائى ١٩٦٦ .
- سعد واصف ، التأمين من المسئولية ، رسالة ، ١٩٥٨ .
- سليمان مرقص ، المسئولية المدنية فى تقنينات البلاد العربية ، ١٩٦٠
  - الفعل الضار ، ١٩٥٦
  - نظرية دفع المسئولية ، رسالة ١٩٣٦ .
- عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسئولية الناشئة عن فعل الاشياء فى مبادئها القانونية واوجهها العملية ، ١٩٨٠ .
- عبد الرشيد مامون ، علاقة السببية فى المسئولية المدنية ، بدون تاريخ .
- عبد الفتاح عبد الباقى ، المسئولية التقصيرية عن حوادث السيارات وغيرها من الاشياء الخطرة ، الكويت ١٩٧٣ .
- عبد المعين لطفى جمعه، موسوعة القضاء فى المسئولية ١٩٧٩ .
- عز الدين الدناصورى ، عبد الحميد الشواربى ، المسئولية المدنية ، ١٩٨٨ .
- محمد لبيب شنب ، المسئولية الناشئة عن الاشياء ، رسالة ، ١٩٥٧ .
- محمود جمال الدين ذكى ، مشكلات المسئولية المدنية ، ١٩٧٨ .
- نعيم عطية ، تحديد مدلول الحراسة وفقاً للمادة ١٧٨ ، المحاماة س٣٥ ص٥٩٦.

## ثانيا : المراجع الفرنسية


- Agostini E. note , D. 1982, P. 255.

- Aubert J.L. note , D. 1989, P. 385.

- Barbieri J.F., note , J.C.P. 1986.11.20672.

    - note, D. 1990, P. 123.

- Behar-Touchais M., note , J.C.P., 1988.11.21299.

- Bihr. , La grande illusion à propos du projets de loi en matière d'accidents de la circulation, D. 1985, P. 63.

- Bloch, La loi du 5 juill. 1985, Point de Vue sur certaines de ses dispositions après première lecture, J.C.P. 1985.1.3223.

- Boré J. La Causalité partielle en noir et blanc ou les deux visages de l'obligation "in solidum", J.C.P. 1971.1.2369.

- Brunet J.P., Contribution à l'étude de la notion et des possibilités du partage de Causalité , Gaz. Pal. 1967.2.74.

- Cabannes , Conclusions , R.G.A.T., 1984, P. 241.

    - Conclusions , D. 1983, P. 537.

- Chabas F., l'influence de la pluralité de Causes sur le droit à reparation ,.... L.G.D.J., 1967.

    - L'application dans le temps de la loi du 5 juill. 1985 et l'autonomie ..., Gaz. Pal., 13 nov. 1987.

    - note , J.C.P. 1986.11.20692.

    - note, Gaz.Pal. 1987.1.141.

    - Le droit des accidents de la circulation , 2eme éd., 1988.

- Chartier Y., Accidents de la Circulation , D., n. special, 1986.

- Conte ph. le legislateur, le juge , la faute et l'implication , J.C.P. 1990. 3471.

- Cukier B., La loi du 5 juill. 1985, recours entre Cp-impliqués, Gaz.Pal, 24 juill 1987, P. 3 et 29 jan. 1988, P. 2.

-Dejean de la Bâtie , Obs., J.C.P. 1978.11.19903.

- Obs, J.C.P. 1985.11.20477.

-Deschamps J., les notions de gardien autorisé et de Conducteur autorisé dans l'assurance automobile obligatoire, in Etudes Besson , L.G.D.J. 1976.

- Dupreyroux M.J., Le declin de la présomption d'imputabilité , D. 1971,P.8.

- Durrey G., Les recours de l'assureur d'un responsable ..., T.G.A.T.., n. special, 1988, P. 141.

- obs., R.T.D.Civ. 1978, 375.

Ewald F., L'accident nous attend au Coin de la rue ; Les accidents de la circulation , histoire d;un problème , La Documentation française, 1982.

- Gtoutel H., le risque moto et ses aspects juridiques, Argus, 1977, P. 30 .

- Refléxions sur la subrogation anticipée, D. 1987, P. 283.

- note, D. 1987, P. 469.

- note, D. 1988, P. 293.

- note, R.T.D.Civ., 1988, P. 785.

- note , Ass, fr., 1989, P. 486.

- note , Res. Civ. et ass. 1991 , P. 10, 138.

- La pluralité d'auteurs dans un accident de la circulation , D. 1987, P. 86.

- Huet J., Délimitation du domaine de la loi de 1985- Articulation de la loi de 1985 et du droit Commun de la responsabilité , obs. in R.T.D.Civ., 1987, P. 354.

- Obs., R.T.D.Civ., 1987, P. 772.

- Droit Commun de la responsabilité du fait des chose R.T.D.Civ. 1987, P. 767.

- La notion d'accident de la circulation , R.T.D.Civ. 1987.326.

- Jourdan P., Les recours Contributoire entre Coateurs d'un accident de la circulation , R.T.D.Civ., 1988, P. 785.

  - Obs, R.T. D.Civ., 1989, P. 333.

  - Obs., R.T.D.Civ., 1990, P. 498.

  - note, Gaz. Pal., 3 oct. 1986.

-Lacabarats A., La loi du 5 juill . 1985, une année d'application par la Cour de Cassation , Gaz.Pal. 1987.1.P. 174.

- Lacipière, note Argus , 1989, P. 2032.

- Lambert-Faivre Y., l'évolution de la responsabilité à une créance d'indemnisation , R.T.D.Civ.. 1987, P. 1.

  - note, R.G.A.T., 1988, P. 811.

  - La reforme du droit français de la responsabilité Civile, au colloque d'Aix-en-Provence du 7 juin 1985, la reforme de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, 1985, P. 52.

  -note, D.1988, P. 580.

- Lambert- Pieiri M/C., Regime des accidents de la circulation , Rep.Civ. Dalloz, V. Responsablité.

- Landel J. Accidents de Véhicule , Tableaux de jurisprudence, Gaz.Pal., 28 juin et 14 aôut 1986.

- Larroumet Ch., L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation , l'amalgame de la responsabilité Civile et l'indemnisation automatique, D. 1985, P. 237.

  - note, J.C.P., 1977.11.18730.

  - note, D.1978, P. 289.

- Legrand B., Les nouvelles obligations de garanties dues par l'assureur automobile aux victimes d'accidents de la circulation, R.G.A.T., 1987, P.9.

- Margeat H., Accidents de la Circulation , Gaz. Pal, 9 mars 1986, 1988, n. special.

- Mazeaud H. et L. et J. Traite théorique et pratique de la responsabilité Civile, 6 eme éd. T.1er (Tunc A) , T. 11, T.111( Chabas F.)

- Monnet Y., Conclusions , J.C.P., 1989.11.21236.

  - Conclusions, D. 1989, P. 105.

- Perrot R., L'autorité de la chose jugée en matière d'assurance, R.G.A.T. 1957, P. 258.

- Rodière R., La responsabilité delictuelle dans la jurisprudence , Paris 1978.

-Saint - Jours Y., note J.C.P., 1989.11.21236.

- Serverin E. et M.C. Rondeau-Rivier , une essai d'evolution du changement du droit, D.1985, P. 227.

  - pour une loi sur les accidents de la circulation , éd.. Economica 1981.

-Starck, H. Roland et L. Boyer, Droit Civil, obligations , T.1. Responsabilité delictuelle, Litec., 2 éd., 1985.

- Starck B., Essai d'une théorie générale de la responsabilité Civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, thése, Paris 1947.

- Tunc A., Accidents de la circulation , faute ou risque? , D. 1982, P. 103.

  - La securité routière , 1966.

  - La responsabilité Civile , 1981.

  - Les Causes d'exoneration de la responsabilité de plein droit de l'article 1384 al. 1, D. 1975, P. 83.

  - La Loi française du 5 juillet 1985 sur l'indmenisation des victimes d'accidents de la circulation , Rev. inter. de dr. Comp. 1985.

- Viney G., Reflexions après quelques mois d'applications des

art. 1 à 6 de la loi du 5 juill. 1985, D. 1986.1.P. 209.

- De l'application de la loi di 5 juill. 1985 à l'accident de la circulation et en même temps un accident du travail , D. 1989, P. 231.
- L'indemnisation des victimes de dommages Causés par le fait d'une chose , D. 1982, P. 202 .
- Le declin de la responsabilité individuelle , L. G. D.J., 1965.
- La responsabilité : Conditions, 1982 .
- La faute de la victime d'un accident Corporel : le present et l'avenir , J.C.P. 1984.1.3155.

# الفهرس

رقم الإيداع
٩٦/٣٦٩٨

مركز الدلتا للطباعة
٢٤ شارع الدلتا - اسبورتنج
تليفون : ٥٩٥١٩٢٣